

# MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Dieese, 50 anos fazendo história (DIEESE)

## Alçou voo para defender direitos para o trabalhador

História de [José Caetano Lavorato Alves](#)

Autor:

Publicado em 04/05/2020

---

Projeto: Memória DIEESE 50 anos

Realização: Instituto Museu da Pessoa

Entrevista de: José Caetano Lavorato Alves

Entrevistado por: Carolina Ruy e Marcelo Fonseca

Local: São Paulo

Data: 18 de Outubro de 2006

Código: DIEESE\_TM010

Transcrito por: Anabela Almeida Costa e Santos

Revisado por: Carolina Ruy e Leonardo Dias de Paula

P/1 – Eu queria que você começasse falando seu nome completo, local e data de nascimento.

R/1 – É José Caetano Lavorato Alves. Eu nasci em Belo Horizonte, 1947, no dia primeiro de agosto.

P/1 – Qual é o nome dos seus pais?

R/1 – Meu pai é José Ribeiro Alves. É conhecido como Zezinho, sempre foi conhecido como Zezinho. A minha mãe é Francisca Lavorato Alves, conhecida como Fani desde pequena.

R/1 – Tá. Esse nome Lavorato Alves, qual é que é a origem? Você sabe?

R/1 – É... A família Lavorato é uma família que veio de Rossano na Itália em 1893, 1894, mais ou menos. E o meu avô era o Gaetani Lavorato, né? Ele veio bebê, veio com três meses pro Brasil. Depois, essa família teve mais, eles tiveram mais, o casal teve mais dez filhos no Brasil. Então, foram 11 filhos. O único que nasceu realmente na Itália foi o meu avô, né? Que aqui passou a ser chamado de Caetano, depois que desembarcaram do navio. Em vez de Gaetani, virou Caetano, como eles faziam à época. E ele viveu uma boa parte em São Paulo, depois foi pro Norte de Minas. E, em Minas Gerais, se casou lá com a minha avó que também era de uma família de italianos, a família Chiacchio, em Januária. Já a família do meu pai, que é Alves, é uma família de origem portuguesa. Eu não sei exatamente qual foi a história da vinda dos portugueses. São muito mais antigos no Brasil, né? E eles são aqui do Vale do Paraíba, de Cruzeiro. Meu pai nasceu em Cruzeiro. E a minha mãe nasceu em Januária.

P/1 – E você cresceu em Belo Horizonte?

R/1 – Eu nasci e cresci em Belo Horizonte, quer dizer, eu morei em Belo Horizonte até os 6 anos, 7 anos, depois nós fomos pra Lagoa Santa, que é uma cidade próxima de Belo Horizonte. Porque em Lagoa Santa tinha um parque de aeronáutica e o meu pai era mecânico de avião. Inicialmente, no aeroclube, ali em Carlos Prates, em Belo Horizonte. E ele conseguiu ir pra Força Aérea, né? Pro Governo Federal. Como mecânico de avião, mas mecânico civil, né? Porque na época tinha militares e civis lá, né? E aí, com 6 ou 7 anos, a gente se mudou pra Lagoa Santa. Lá, eu fiquei até uns 14 anos. Depois, eles permaneceram ainda lá. Eu fui morar em Belo Horizonte na casa da minha tia. Foi quando eu

tive meu primeiro emprego num cartório. E depois papai mudou pra, com todos, pra Belo Horizonte, né?

P/1 – Tá. Fala um pouco como que era a sua casa na sua infância. Assim, o cotidiano, as brincadeiras, conta um pouco pra gente.

R/1 – Olha, nós éramos, quer dizer, nós somos ainda seis. Seis filhos, né? Estão todos vivos. São três homens e três mulheres, né? Eu sou o segundo, a Maria Helena é a primeira, depois eu sou o segundo, aí veio Rafaelina, que a gente chama de Neném. Maria Helena é Helena. Vem Rafaelina e depois veio Marcos, depois Lúcia e Magno. A gente, em Belo Horizonte, foi uma época, até os 6 anos, um pouco complicada pra gente, né? Acho que papai ganhava bastante pouco no aeroclube. E a gente tinha muita dificuldade. Mas eu me lembro que a gente tinha uma... Morava no Carlos Prates, numa casa bastante simples, mas tinha um quintal grande, tinha lá um balanço, tinha umas árvores no quintal. E tinha uma, uma espécie de gangorra, como que chama aquilo que você balança assim? Mas rodava. O nosso rodava e balançava, né? No parque tem, né? Eu não me lembro qual é o nome disso aí, que só faz assim, né, igual a uma gangorra, né? Mas o nosso tinha um eixo que o papai tinha feito lá, e a gente rodava e tal. Então, a gente brincava muito, tinha espaço pra isso, né? E éramos todos, quando eu já me lembro já de todos, né? Já até Magno, tudo, que era bebê e tudo. A gente teve uma infância lá em Belo Horizonte boa, do ponto de vista das crianças, com muita dificuldade, mas uma infância legal. Depois nós saímos de lá, né? Nós fomos pra Minas, né? Pra Lagoa Santa. E em Lagoa Santa já foi um pouco diferente, né? Papai já tinha um emprego mais estável, estava num emprego lá no parque de aeronáutica. Era uma casa... Eu me lembro que a gente chegou em Lagoa Santa num dia bastante chuvoso, chovia muito, né? E era uma casa de madeira. E foi surpreendente pra gente. A gente morou muitos anos nessa casa de madeira, né? Era uma vila. Na época, eles tinham lá duas vilas. Era uma vila militar com casas de alvenaria pra oficiais de aeronáutica. E depois uma vila onde moravam os sargentos, suboficiais e civis. Geralmente os sargentos e suboficiais moravam em casas de alvenaria e os civis moravam numas casas de madeira.

P/1 – Vocês moravam numa casa de...

R/1 – É, a gente morava numa casa de madeira que ficava em frente ao grupo escolar, da Escola Tiradentes, onde eu fiz toda a minha, o meu curso primário, nessa escola. Era uma vila bastante pequena. Tinha escola, tinha um campo de futebol bem na frente, assim, da escola. E a gente morava numa das ruas em frente a esse campo de futebol. E a casa era sob uns pilares. Era uma casa de madeira em cima de uns pilares, era aberta embaixo. Então, a gente brincava muito, a casa fazia muito barulho por causa do assoalho de madeira. Então, foi uma época muito boa. O grupo é exatamente em frente. Ela ficava um pouco no alto. E ali a gente jogava futebol o dia todo. Fora a escola, o resto era jogar futebol. Depois houve uma época que a gente mudou pra uma casa de alvenaria. Aí, houve uma mudança do comportamento lá dos militares lá. Porque o parque era dirigido por um coronel, da Força Aérea. Aí, houve uma mudança e alguns civis puderam morar em casas de alvenaria. A gente se mudou pra uma casa de alvenaria que era na rua do outro lado da escola. E na escola era, era... Minha mãe sempre foi muito enérgica com a gente, né? E como eu estava morando em frente, na casa de madeira, ficava na frente do grupo. E aí, quando dava qualquer rolo na sala de aula com as crianças, a professora tirava a gente da sala, botava a gente na frente da, lá no pátio da escola, que dava exatamente pra frente da minha casa e me colocava na fila, na frente, né? Aí, a minha mãe ficava me vendo na frente da fila. Ela tirava todo mundo da sala e botava todo mundo em fila ali, de castigo. E eu era o primeiro que ela colocava. Eu não era o maior, isso eu era tamanho médio, né?

P/1 – Mas, ela colocava a sala inteira pra fora ou só você?

R/1 – A sala toda pra fora, e me colocava na frente. Mas já colocava de propósito, né? A minha mãe ficava ali olhando de lá, quando a aula terminava, ela ia me buscar lá embaixo, já pela orelha, né? Subia a escada... [risos]. Aí, aí, esse é um fato que eu me lembro bem de criança. O resto, a vida ali no parque militar foi vida normal de criança, a gente brincava muito, fizemos... Jogava vôlei, futebol, tinha uma vida legal.

P/1 – Foi nessa Escola Tiradentes que você iniciou seus estudos?

R/1 – Sim, fiz toda a minha escola primária lá. Depois eu fui estudar, fui fazer o ginásio numa cidade do lado que se chama Vespasiano, que fica próximo a Lagoa Santa, mas no sentido Belo Horizonte, né? De Belo Horizonte pra lá. Sentido Lagoa Santa, Belo Horizonte. Vespasiano. Aí, eu fiz o meu ginásio, até o terceiro ano de ginásio, eu fiz lá.

P/1 – Isso era mais ou menos 1960, que ano?

R/1 – Eu nasci em 1947, fui entrar pra escola com seis a sete anos. Nós estamos falando de 1954, né? Aí, fiquei os quatro anos. 1958, eu devo ter terminado a escola primária em 1958. Aí, tinha admissão ao ginásio naquela época. Você fazia um ano de admissão ao ginásio. Eu tentei fazer admissão pra uma escola – que essa escola é escola pública, no parque militar, em Belo Horizonte. Mas, fiz a admissão lá, não consegui a vaga. Era muito disputada a vaga pras escolas públicas. Eu queria ir pra escola municipal em Belo Horizonte. Aí, não consegui, aí fui pra... A Escola Tiradentes, que era essa escola onde eu fiz o primário, ela não era uma escola muito forte do ponto de vista da base. Aí, eu não passei na admissão. Aí, fui estudar em Vespasiano. E, em Vespasiano, fiz até o terceiro ano de ginásio. No terceiro ano de ginásio, eu fiz o exame pra ir pra Belo Horizonte, pra uma escola municipal ou estadual. Acabei passando numa escola estadual. E fui estudar na escola estadual em Belo Horizonte e morar na casa da minha tia.

P/1 – Foi quando você voltou, com 14 anos?

R/1 – É. Aí, eu fui morar na casa da minha tia, estudar à noite e trabalhar durante o dia, né? Aí, eu fui pro cartório, comecei a procurar emprego, acabei conseguindo esse emprego no cartório. Era muito difícil conseguir emprego, né? Que é aquela coisa: você está com 14 anos e aí pedem experiência, você não tem experiência, não consegue. Mas, o meu pai conhecia o dono do cartório, né? E o dono do cartório acabou me readmitindo como boy do cartório. Daí, ele tinha, esse dono do cartório era um piloto, né? O meu pai era mecânico na Força Aérea, no parque da aeronáutica, mas no parque da aeronáutica lá mesmo, em Lagoa Santa, tinha um aeroclube, que era o Aeroclube de Lagoa Santa. E papai era

mecânico do aeroclube também. Então, ele dava manutenção nos aviões da Força Aérea na parte de motores. E na parte do aeroclube, ele fazia tudo, né? Ele fazia toda a parte de estrutura, a parte de motores, toda a parte de comandos. Papai fazia tudo. É desses mecânicos da antiga, que sabe mexer com o avião inteiro, né? Hoje é muito especializado. Naquela época, não. Naquela época, todos faziam tudo, né? Ele tinha especialização mais em motores, mas ele fazia todas as outras coisas. Eu me lembro até, nessa época que eu morei em Belo Horizonte, lá no Carlos Prates, a gente tinha um espaço lá atrás e papai levava asa de avião pra consertar lá, né? Então, montava as asas. Montava todas aquelas nervuras. Todo aquele esqueleto, né, do avião, de formação da asa e telava, passava dope, pintava, tudo lá. Depois, a asa já saía pronta lá pro aeroclube, né? Então, eu via avião o tempo todo. Via montar asa de avião dentro de casa. E foi uma proximidade muito grande.

P/1 – Daí o seu interesse.

R/1 – Daí, depois que eu fui... Começou a aproximar o período... Eu fui pra esse cartório, trabalhei no cartório. E aí, eu tinha idéia de fazer Engenharia. Eu queria fazer Engenharia. Aí, comecei a tentar achar um emprego que estivesse próximo da Engenharia. Não queria ficar ali no cartório, queria fazer Engenharia. Aí, eu consegui um emprego. Agora, não me lembro muito como é que eu achei esse, acho que foi, eu vi no jornal um engenheiro civil pedindo uma pessoa pra ser ajudante, pra trabalhar no escritório. Aí, eu me inscrevi lá e esse cara me admitiu. Nem me lembro o nome dele. Ele era um engenheiro civil que trabalhava em obras, né? Eu achei ótimo, porque eu trabalhava, fazia tudo. Escritório, varria o escritório, fazia tudo. Era eu e ele ia lá, fazia as coisas dele na prancheta. Ele me ensinou fazer algumas coisas. Eu comecei a trabalhar com nanquim, com aquelas coisas ali e tudo, né? Que eu estava já pensando: "Quero fazer vestibular de Engenharia". E estava ali tentando me adequar aquilo, né? Mas, ele era um cara muito... Eu fui percebendo que ele era um cara muito, muito complicado, né? Porque eu via ele trazer os "peões" pra pagar, e ele fazia as pessoas assinarem um monte de coisa em branco, botar dedo e tal, né? Depois, ele batia tudo ali como se tivesse pago pras pessoas. E aí, quando dava rolo na justiça, eu via todo aquele movimento. E aí, eu achei que não era, não era legal, né? E aí, resolvi não trabalhar mais com esse cara. Procurei um outro emprego e consegui um emprego numa outra empresa, que era uma empresa de amortecedores. Chama-se Máquinas Dilton, né? Essa empresa ficava numa área, ficava lá em cima, em Belo Horizonte, na Rua Bonfim. A Rua Bonfim era... Hoje eu não sei porque ali mudou muito, né? Ela ficava entre a cidade, fica entre o centro da cidade e lá no Conjunto (Lapef?), que a minha tia morava no Conjunto (Lapef?), eu estava morando com eles. E nesse Conjunto (Lapef?), era um desses conjuntos dos institutos, né, de aposentadoria que existiam. Meu tio era marceneiro, tinha um monte de filho. Eu morava lá, eles só tinham dois quartos, dormia todo mundo embolado. Era uma confusão enorme, né? Muita gente. E eles tinham muita dificuldade também, porque ela trabalhava, a minha tia trabalhava no Serviço Social da Indústria (Sesi) e ele era marceneiro, ora estava empregado, ora estava desempregado. Mas, dali para Máquinas Dilton, que ficava na Rua Bonfim, eu ia a pé, né? Eu fazia minha marmita, ia embora a pé e dali eu ia pro centro da cidade estudar, né? Aí, eu saí desse cara, consegui na Máquinas Dilton. Aí, na Máquinas Dilton, também fazia tudo. Eu varria o escritório, era boy da coisa. E tinha um outro, que era uma pessoa que era a chefe lá, né? E ali, naquela área, era interessante que naquela área era a área da zona boêmia de Belo Horizonte, do baixo meretrício, né? Você chegava de manhã, subia aquela rua, a Rua Bonfim, aí tinha aquelas, todas as mulheres que trabalhavam, trabalhavam de dia e de noite lá. Eu era garoto nessa época, né? Mas eu era conhecido ali, né? Não porque participasse, mas era conhecido de ver eu chegar toda manhã. Eu descia, subia, era boy.

P/1 – Você tinha quantos anos? 14 anos.

R/1 – Não, aí eu já estava... Eu já tinha passado pela... Eu já estava completando 17 anos, né? Estava completando 17 anos nesse período. Aí, fiquei lá. Lá nas Máquinas Dilton. Eu estava aproximando da idade de ir pro serviço militar, né, e queria fazer Engenharia. Eu estava já no final do terceiro ano científico, na época, né, eu fazia científico. Era um colégio estadual, de Minas Gerais. Nessa época, o Tostão, jogador de futebol, estava no colégio, né? Eu me lembro da manchete "O Tostão vale um milhão", quando ele saiu do América e foi vendido pro Cruzeiro por um milhão de qualquer coisa, o dinheiro na época, né? E eu comecei a pensar: "Bom, pra fazer Engenharia, eu... Como é que eu vou fazer serviço militar? Vai atrapalhar, tal." Aí, o meu pai, que estava ligado ao aeroclube já há muitos anos, conversei com ele e uma oportunidade pra evitar o serviço militar pra viabilizar a Engenharia era fazer um curso de piloto. Papai estava há muitos anos lidando com isso. Então, na época, a diretoria do aeroclube decidiu me dar o curso de piloto, né? Deixar que eu fizesse o curso de piloto, desde que eu fosse trabalhar no aeroclube, pra ajudar no aeroclube, e que depois eu pagasse meu curso trabalhando. Então, foi feito. O presidente do aeroclube era o Passos, que tinha sido amigo de papai desde jovem, desde moço. Depois, ele foi pra carreira militar, papai continuou na carreira civil, né? E o Passos era suboficial da Força Aérea, era piloto também, mas suboficial da Força Aérea e papai era mecânico do aeroclube. E ele acabou virando presidente do aeroclube, o Passos. Aí, ele viabilizou esse acordo. Mas, o acordo era pra que eu fizesse Engenharia, que essa era a minha demanda, né? Isso é que eu queria fazer. Então, eu queria sair do serviço militar pra fazer Engenharia, pra não atrapalhar o meu estudo. E você fazendo o curso de piloto, desde que você já começasse o curso, você alegava e o aeroclube te dava uma declaração que você estava fazendo curso de piloto e você evitava o serviço militar. Foi com esse objetivo.

P/1 – Então, você não fez serviço militar.

R/1 – Aí, eu não fiz serviço militar, né? Aí, eu saí das Máquinas Dilton, e fui trabalhar no aeroclube e fui fazer o curso de piloto no aeroclube. Então, eu era secretário, secretariava o aeroclube na época. E, ao mesmo tempo, voava. Os instrutores me davam a instrução e eu fazia a secretaria do aeroclube. Papai era o mecânico do aeroclube, ele que dava a manutenção dos aviões. E eu fazia a secretaria do aeroclube, né? E voava ao mesmo tempo, né?

P/1 – Você passou a gostar? Ou você já gostava antes de voar, assim?

R/1 – Não, eu nunca tinha voado. Eu fui voar... Eu via avião, como eu disse, papai mexia, montava asa de avião dentro de casa, lá na garagem e tudo, né? Na garagem feita pra isso, porque meu pai nunca teve um automóvel, né? Papai está com, faz 90 anos agora em janeiro, né? E ele nunca teve um automóvel. Mas, lá tinha uma garagem onde ele fazia as coisas dele, né? Aí, eu comecei a gostar. Eu gostei de voar. Nunca tinha voado, voei pela primeira vez como aluno, pra aprender a voar, né? Engraçado que eu aprendi a voar antes de aprender a dirigir. É. Antes de

aprender a dirigir, eu aprendi a voar.

P/1 – Você pilotava?

R/1 – Que eu comecei a voar com 17 anos. Eu estava com 16 pra 17 anos quando essa discussão se deu. Aí, começo a voar com.. Isso foi em 1964... 1964.

P/1 – Que você começou a trabalhar...

R/1 – Final de 1963, início de 1964, comecei a voar no aeroclube. E trabalhar no aeroclube.

P/1 – E aí, depois do aeroclube?

R/1 – Aí, no aeroclube, eu vooi no aeroclube como aluno, depois comecei a dar instrução no aeroclube. Eu me lembro que o meu instrutor, eu tinha dois instrutores, que era o Luís, Luís Antônio. Ele era caixa de um, acho que do Banco Nacional, na época. E era piloto, instrutor do aeroclube. Possivelmente ele veio voar na Viação Aérea São Paulo S/A (Vasp). Foi comandante da Vasp, voou na Vasp até se aposentar. E Orville, Orville Alves Passos, que também foi meu instrutor, depois virou piloto da Vasp, anos depois, também voou até se aposentar na Vasp. Como eles trabalhavam em outras atividades, eles me deram instrução pra piloto, terminei o curso de piloto, terminei o curso e fiz o exame pratico e tudo ainda com 17 anos. Na época, só podia pegar a carteira de piloto quando completasse 18. Aí, eu fiz todo o exame, fiquei esperando passar primeiro de agosto do ano em que eu completei 18 anos, 1965, né? Pra poder requerer a minha carteira de piloto porque eu não podia ter a carteira antes de 18 anos. Aí, comecei a dar instrução no aeroclube sem carteira de instrutor, sem autorização ainda. Mas, como eu estava lá no aeroclube e eles não podiam ir todo dia, eles me treinaram pra dar instrução e eu comecei a dar instrução pros alunos. Isso é irregular, mas foi o que aconteceu à época. Foi o que aconteceu à época. Aí, eles registravam, as horas eram registradas no nome deles e eu dava a instrução no aeroclube, nesse período. Até completar o número de horas. Aí, depois eu ia voando etc. E aí completei o número de horas pra fazer o curso de instrutor, virei instrutor do aeroclube. Aí, regular. Fiz as provas etc., no DAC, no Departamento de Aviação Civil, e virei instrutor regularmente, né? Quando eu recebi a carteira de instrutor, o aeroclube de Minas Gerais, que era em Belo Horizonte, me convidou pra dar instrução em Belo Horizonte. Na época, eu saí do aeroclube de... Aí, eu conversei com papai e eu já tinha dado instrução durante todo esse período, então eu achei que eu já tinha pago o aeroclube, o curso que eu tinha feito, o tempo que eu trabalhei como instrutor sem ganhar como instrutor, né? Aí, eu conversei com ele, falei: "Ó, pai, eles me convidaram pra ir pra lá.". Eu ganhava 150 alguma coisa, que eu não sei se era Cruzeiro à época. E o aeroclube me convidou pra me pagar 400, pra ir pra Belo Horizonte, né? Que a gente já morava em Belo Horizonte, eu ia todo dia com o papai pro aeroclube. Aí, eu fui voar no aeroclube de Minas Gerais, em Belo Horizonte, fui dar instrução. Depois, uma outra escola que estava nascendo, que voava uns aviões Cessnas, que eram aviões já metálicos. E a gente voava avião de tela, que são os "paulistinhas", né? Uns seis meses depois, eles me convidam. Eles estavam abrindo essa escola em Belo Horizonte, me convidaram pra dar instrução na escola. E me ofereceram 800, 800 cruzeiros na época, né? Então eu dei um, depois que eu virei instrutor, eu dei um salto, rapidamente, de 150 pra 400, depois pra 800, assim, em um ano e pouco.

P/1 – E você tinha quantos anos quando você...

R/1 – Pois é, aí eu tinha 19 anos, por aí, né? Dezenove pra 20 anos.

P/1 – E a sua vida, você morava com seus pais ainda?

R/1 – Aí, não. Aí, eu já tinha saído. Nesse período, nesse meio tempo, papai tinha mudado, já tinha ido pra Belo Horizonte já fazia tempo, né? E aí, ele construiu uma casa onde eles moram até hoje, em São João Batista, perto de Venda Nova, em Belo Horizonte. E foi morar pra lá. Foi morar lá em Venda Nova. E nessa época, quando eu mudei pra dar instrução no aeroclube de Belo Horizonte, eu acabei saindo de casa e fui morar sozinho. Em Belo Horizonte mesmo. Primeiro, eu fui morar com um outro aviador, que morava num apartamento, aí volta e meia dividia com uma outra pessoa, aí eu fui morar, fui morar com ele. Como que era o nome dele? Aí, dividia o apartamento com ele, depois fui morar num outro... Em Belo Horizonte, mesmo. A minha mãe ficou muito chateada, porque ela, a minha mãe pegava muito no pé. E papai não. Papai era do estilo... Papai é super tranquilo. E aí, mamãe criava muito caso que eu chegava muito tarde em casa, aí levantava cedo, voava o dia todo, mas chegava tarde, tal. Aí, aquilo me incomodou muito, eu falei com eles: "Ó, eu não vou morar mais aqui. Vou morar sozinho", né? Quando eu fui pra essa escola, que era uma escola de Cessna, eles em seguida abriram, resolveram abrir filial em Uberlândia, tá? Aí, eu fui pra Uberlândia, pra organizar a escola em Uberlândia. Aí, fui morar em Uberlândia. Aí, morei em Uberlândia, depois eles resolveram abrir escola em Uberaba, eu morei em Uberaba um tempo. Uberlândia, Uberaba. Eles estavam abrindo filial no Rio etc., resolveram abrir em São Paulo. Quando eles resolveram abrir em São Paulo, eles me puxaram pra São Paulo, pra organizar a escola na cidade de São Paulo. Chamava-se Escola Livre de Aviação (ELA). Aí, aqui em São Paulo, a gente organizou a escola no Campo de Marte e era uma escola, uma escola com um modelo... O dono da escola era o representante da Cessna no Brasil, né? Da fábrica. Então, eles tinham o modelo das escolas americanas, né, onde você, as pessoas compravam o curso, que era um estilo um pouco diferente dos aeroclubes. Custava caro. Era vendido só pra classe média alta e a classe alta, né? Eles cobravam bastante caro. Mas, a pessoa marcava o seu horário para voar por telefone e quando chegava lá, a gente deixava o avião prontinho. E chegava, voava, podia voltar pro seu escritório. Geralmente, eram pessoas que tinham empresa etc., que... Queriam voar e não enfrentavam aquela fila que os aeroclubes, na época, tinham, né? Então, era escola com hora marcada. Era uma coisa pra executivo, né? A gente organizou isso no interior de Minas, Uberaba, Uberlândia. Depois, viemos organizar em São Paulo. Aqui em São Paulo, a escola funcionou até 1971. Em 1971, a gente teve um acidente complicado. Dois aviões da escola se chocaram em voo. A gente já tinha um problema enorme com o Ministério da Aeronáutica, à época. Como escola aqui era uma escola... Uma escola com um estilo diferente, o aeroclube de São Paulo, aqui no Campo de Marte, ele tinha muito apoio do pessoal da Aeronáutica, né? Porque ali no Campo de Marte você tem a parte a militar e a parte civil. E o aeroclube era um estilo aeroclube padrão, antigo, com aviões de tela, que eram os "paulistinhas", que eram ótimos pra dar instrução etc., mas

estava mudando o estilo, com essa escola, com aviões já metálicos, com rádio, com controle etc., que o aeroclube não segurava. Quando a escola veio e começou a vender curso pro pessoal de renda mais alta, pra executivo etc., nós começamos a sofrer pressão do aeroclube, né? E os amigos do aeroclube, que era o pessoal do Ministério da Aeronáutica, aí eu me lembro muito bem do, à época, Coronel Machado. Ele era o gestor da parte militar do Campo de Marte. Literalmente perseguiram a escola, né, em favor do aeroclube. O aeroclube começa a fazer investimento, trazer outros aviões, não da Cessna, mas da Piper, pra poder fazer... Estabeleceu-se uma competição de tal ordem que o Ministério da Aeronáutica começou a perseguir essa escola, que eu era o organizador da escola aqui, né? Nós chegamos a ter, 11 aviões, tínhamos sete ou oito instrutores. Tudo regular etc., com vendedores de curso e tal. Funcionava bem a escola. Aí, eles apertaram um pouco, chegaram a proibir a gente de pousar aqui no Campo de Marte. Uma briga dos militares em favor do aeroclube, contra a escola. A escola começou a ter problema pra vender curso, começamos a ter problema financeiro durante o período, esse período. E tivemos a infelicidade de dois aviões se chocarem no ar e três morreram. Uma pessoa, um piloto, Luizinho, se salvou. Ele é, hoje, é piloto agrícola, lá no Rio Grande do Sul. Há anos que eu não vejo o Luizinho, né? Mas os aviões se chocaram e caíram, né? Caíram. Dois morreram no avião. E o aluno dele, do Luizinho, morreu também. Eles eram dois pilotos amigos dos dois gaúchos e eles resolveram voar junto – ele contando, o Luizinho contou, à época – e um avião pegou a asa do outro e cortou metade da asa. E ele... Aí, o avião do outro pegou o avião dele. E eles acabaram caindo e tal. Isso criou uma situação muito complicada em volta da escola. E liguei pro Elcio Paiva, que era o dono da escola, falei: "Elcio, não dá mais. Não dá mais. A gente, não dá pra continuar a tocar a escola dessa maneira". Não tinha condição de operar no Campo de Marte, muita perseguição pelos militares e tudo. E aí, a escola parou. Nesse período, eu tinha, eu me casei, né? Quando eu estava aqui na ELA em São Paulo, eu acabei reencontrando uma pessoa que eu tinha namorado quando eu tinha 15 anos, que eu conhecia desde garoto, tinha estudado comigo e tudo, acabei me casando com ela.

P/1 – Aqui em São Paulo você reencontrou?

R/1 – Em São Paulo, é. Ela era viúva, com dois filhos, já estava morando aqui há algum tempo. Ela tinha dois filhos. Um de três anos, outro de cinco anos. E eu me casei, com 23 anos, me casei com ela, tá? Ela e mais os dois filhos, evidentemente. Depois, nós tivemos mais dois filhos, o Sérgio e o Ricardo. E um dos filhos dela, que era o Adriano, faleceu anos depois, se envolveu numa confusão e foi assassinado, né? Anos depois, ele veio, já era uma pessoa de uns 26 anos, 27 anos, depois ocorreu isso. Aí, eu me casei aos 23 anos, em seguida, depois do casamento, teve essa confusão toda na escola, que eu comentei. Durante o período que eu estava na escola, eu sempre vim me preparando como piloto. Eu tinha muitas horas de voo, né? Eu dava instrução aqui, já, de acrobacia, né? Tinha tido um acidente aqui. Tive um acidente ali na Zona Norte. O avião parou o motor por falta de combustível. A tampa do combustível ficou aberta e uma parte do combustível deve ter saído. E eu acabei observando isso tarde. Quando eu observei tarde que o avião estava muito leve na acrobacia, eu retornei pra São Paulo e o avião parou o motor, eu acabei batendo perto do Campo de Marte, ali, né? Eu e o aluno, né? Bati, entrei numa área que estava sendo terraplanada. Eu tive um corte no rosto e na mão. E o aluno teve uma luxação também. E, felizmente, não tivemos nada. Posteriormente a isso, um ano depois, é que houve esse acidente, que a escola, a gente parou a escola. Mas, como eu estava preparado, vinha fazendo os meus cursos pra voar instrumentos, simulador. Eu fazia, investindo, esse mesmo aluno que teve o acidente comigo que é o Humberto Cerruti Filho, ele era um dos acionistas da Transbrasil, à época, né? Então, quando houve esse acidente, eu passei um tempo sem, sem... Ele voltou a voar e etc., eu não tive muito contato com ele. Posteriormente, ele me ajudou a entrar na Transbrasil. Mas, quando a escola fecha, eu conhecia muita gente da Líder Táxi-Aéreo, porque a Líder Táxi-Aéreo tinha origem em Belo Horizonte. Então, tem muito piloto de Minas lá. E tinha muita gente que me conhecia. Quando eles souberam que a escola estava paralisada, eles me procuraram também, eu fiz contato com eles, que eu estava precisando de emprego. Estava casado e tudo, precisava de emprego. Aí, fui admitido na Líder como co-piloto. Aí, fui voar na Líder como co-piloto. Morava aqui, em São Paulo, fui baseado em São Paulo. Aí, voei na Líder como co-piloto, um período. Na Líder, eu tive instrução pra sair comandante de Aerocomander, pra tirar a minha carteira como piloto, como comandante desses aviões. São aviões bimotores, pra oito pessoas mais ou menos, que era importante no táxi-aéreo. E voei na Líder um ano e pouco. Em seguida, surgiu a oportunidade da Transbrasil porque o Cerruti acabou fazendo contato com eles: "Olha, vai ter vaga pra co-piloto na Transbrasil e tudo". E eu me inscrevi e fui pra Transbrasil. Fiz parte de uma turma de uns...

P/1 – Em que ano?

R/1 – Isso foi em 1971. Em 1971, eu fui pra Transbrasil, né?

P/1 – Aí, você já foi...

R/1 – Quando eu venho pra Transbrasil... Quer dizer, eu entrei no Sindicato dos Aeronautas como associado do sindicato nesse período. Eu não me lembro se eu entrei quando eu estava na Líder, mas foi certamente depois que eu saí da escola de aviação da ELA.

P/1 – Deixa só eu fazer uma pergunta, antes de você entrar no negócio do sindicato. Até 1971, que você teve toda essa trajetória, você conhecia o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE)? Tinha uma noção do que era?

R/1 – Não. Não.

P/1 – Não tinha.

R/1 – Não tinha noção do DIEESE, não. Eu vim ter noção do DIEESE... Porque eu estava muito ligado ao mundo da aviação. Muito, muito ligado ao mundo da aviação. Depois que eu saio do setor de aviação aerodesportiva, escola, instrução etc., que eu venho voar na Líder, é que eu começo a aproximar do movimento sindical, né? Do movimento mais organizado. Até lá, era escola de aviação e... Era uma coisa muito... Que não tinha, não tinha pra mim um caráter de profissionalização. Eu estava sempre olhando... Porque o piloto, você está olhando pra aviação comercial, pra ser um piloto de carreira, pra voar internacional. Piloto está sempre olhando isso, né? Possibilidade de voar profissionalmente. E voar profissionalmente é voar numa linha aérea. E ele pretende sempre estar voando internacional, voar pro mundo todo. Essa é a visão do piloto. Você conseguir voar pro mundo todo, né? O piloto gosta de voar. É uma profissão que as pessoas gostam, né? Porque se você não,

principalmente no caso do piloto, se você não se adapta, você logo no início, você não fica. Não fica. Você tem exame médico, você tem checks e rechecks, você tem muito... Você é testado o tempo todo, né? E é uma atividade que depende muito da sua atitude também, né? Você buscar uma visão mais coletiva um pouco mais à frente. Mas, é uma coisa que você faz você mesmo, né? Você tem que pilotar, você tem que decidir, você é treinado para tomar decisões, pra seguir regras e tomar decisões. E tomar decisões o tempo todo, né? Porque o avião está voando, não pode dar uma paradinha pra ler o manual, pra ver como é que faz, você tem que voar o avião e tem que chegar aonde você tem que chegar. Então, isso acaba formando um pouco a mentalidade das pessoas da aviação, as que pilotam, né? Tem várias atividades em volta do avião, mas o piloto, geralmente, ele tende a buscar características individuais que consigam fazer com que ele desenvolva a atividade dele, a desenvolver essas características. E é exigido isso, né? Atitude, etc., sempre é exigido isso dele. E eu venho a me aproximar do movimento sindical etc., depois que eu saio desse setor de aerodesportivo, instrução de voo e começo a iniciar uma carreira profissional, né?

P/1 – Mas, por quê que você se aproximou do sindicato? O que que te levou a...

R/1 – Já na Líder Táxi-Aéreo, você tinha uma outra relação, né? Porque a relação dentro da escola, eu era o chefe da escola, eu organizei a escola de São Paulo. Então, tinha relação direta com o dono da escola e tudo, né? Todas as coisas eram.. Uma visão um pouco diferente. Depois que eu fui pro táxi-aéreo, e no táxi-aéreo eu fiquei um ano e pouco. Aí, você já enfrenta um outro tipo de relação, né? Que já era uma empresa maior, com muito mais dificuldade de relacionamento entre os funcionários e o esquema da empresa. Já era um esquema mais profissionalizado. Aí, você já começa a perceber a necessidade de você, de você se aproximar da organização, de ter uma visão um pouco mais coletiva, né, de como você lidar com isso. O DIEESE mesmo, eu venho buscar o DIEESE já quando eu vou pra Transbrasil e saindo da Transbrasil pra Viação Aérea Rio-grandense (Varig), né? Na Transbrasil praticamente não, eu acho que eu venho a achar o quê que era o DIEESE numa discussão mais da Varig do que da Transbrasil.

P/1 – Mas, dentro do Sindicato dos Aeronautas, o DIEESE era uma referência?

R/1 – O DIEESE, acho que o Sindicato Nacional dos Aeronautas, quando a gente entrou no sindicato, foi em 1980, tá? O sindicato já era, já tinha, já era filiado ao DIEESE.

P/1 – Ah, tá.

P/1 – Tá? Já na direção anterior, o sindicato já tinha relação com o DIEESE, né? Que o sindicato sofreu intervenção do governo militar. Ele passou sob intervenção durante um período, muita gente foi presa. Alguns foram torturados, outros não, mas... Isso pós-governo, durante o período militar. Depois, ele ficou sob intervenção, os interventores é que tocaram o sindicato. Ele volta a ter eleição no sindicato já na década de 1970, né? Ele volta a ter eleições no sindicato. Aí, teve duas eleições ou três eleições, foi quando a gente tinha uma direção que o presidente era um piloto da Vasp, o Hélio Ruben, né? E a gente ganha a eleição do Hélio Ruben, né? Ele como presidente dentro da formação que eles tinham. Já foi isso, já vinha de um debate da década de 1970. Que aí, eu entro pra Transbrasil em 1971 pra 1972. Em 1973, quer dizer, eu saio da Líder pra Transbrasil. Entro na Transbrasil como co-piloto, fiz treinamento pra co-piloto voando Dart Herald, que era o avião que existia na época. Depois, vooi o Bandeirante. Fui da primeira turma que voou Bandeirante. Bandeirante era um avião, o avião fabricado pela Embraer. No início, tinha muito problema. Dava rachadura na cauda. Entrava água na junção da asa com a fuselagem. Tinha problema com a velocidade. Coisas que a gente não... Não vale a pena explicar tudo nessa entrevista, mas que a gente não, tinha dificuldade de discutir com a Embraer os problemas que o avião tinha. Eles não aceitavam que o avião tivesse problema. O avião tinha um monte de problema, no início. Depois resolveram tudo isso, né? Todos os problemas do Bandeirante. E acabou sendo um avião de muito sucesso pra Embraer, foi uma experiência bastante importante. Aí, eu vooi o Dart Herald e o Bandeirante na Transbrasil e saí piloto de linha aérea na Transbrasil. Porque eu tinha muitas horas. Quando eu cheguei junto com grupos, os outros co-pilotos que entraram comigo tinham um número menor de horas de voo. Eu era muito voado. Tinha voado desde os 17 anos, né? Isso me trazia muita hora de voo. Então, tinha muita experiência de voo.

P/1 – Já tinha voado por todo o Brasil, é isso?

R/1 – Não. Todo Brasil, não. Mas tinha muita experiência como piloto, né? Não de avião maior. Mas a adaptação pro avião maior, ela foi se dando rapidamente. Aí, eu saio piloto de linha aérea, que é uma categoria de piloto que você pode voar em linha aérea etc. Mas em seguida, antes de sair comandante na Transbrasil, porque eu vooi de co-piloto já como piloto de linha aérea, a Varig abriu a oportunidade, em 1973, pra admitir pilotos de fora, pela primeira vez. A Varig tinha uma escolinha da Varig, que existia anteriormente, todos os pilotos da Varig vinham da sua escolinha, lá no Rio Grande do Sul. Então, pegava os jovens e formava piloto privado, piloto comercial etc., depois trazia pra linha como piloto. Mas chegou um momento que a aviação estava crescendo muito no Brasil, em 1972, 1973, 1974, foi uma época de um boom muito grande. E eles precisavam de gente com experiência, gente já com a carteira de comandante, que é o piloto de linha aérea, o PLA, né? E aí, eu tinha amigos, pessoas conhecidas que voavam na Varig. E vieram "Pô, você, Caetano..." Eles me chamavam de Caetano, na época. Eu virei Lavorato foi na Varig, né? Era Caetano, Caetano, Caetano, até a Transbrasil. Depois que eu fui pra Varig, já existia um Caetano, aí você tinha que mudar o nome, ficou Lavorato, né? Aí, eu vim até hoje como Lavorato, né? Aí, eu entrei pra Varig. Eu vou pra Varig numa turma de 12 ou 13 pessoas que eram vindas de fora, era o que eles chamavam de legião estrangeira na Varig, né? Porque era todo mundo vindo da academia, escolinhas de pilotos. E a gente era de fora, né? Vejo do mundo, pra Varig. No início, teve muito preconceito com a gente, né? Mas, todos que entraram eram pessoas muito experientes no voo. Não eram pilotos na Varig, né? Não tinham tido toda aquela coisa da academia etc., que é importante, que foi muito importante à época, mas entramos. Alguns não se deram bem, acabaram saindo, outros permaneceram. Isso foi em 1973. Quando eu entro na Varig, a Varig tinha uma associação de pilotos muito forte, né, associação. Hoje houve muito problema de ordem, política interna da empresa e isso acabou com a Associação de Pilotos da Varig. Está numa situação praticamente de inexistência hoje, com os problemas que a Varig tem. Mas, a associação era... Foi a maior associação de pilotos da América Latina, chegou a ter quase 100, 97, 98% dos pilotos eram filiados à associação. E poucos eram filiados ao sindicato. Mas, muitos filiados, quase todos filiados à associação.

P/1 – Associação, desculpa.

R/1 – Associação de Pilotos da Varig (Apvar). Aí, eu entro na Varig e, em seguida, sai o comandante que estava pra voar Electra. E eles me promovem a comandante e a instrutor e checkador do avião Electra, etc., né? Mas, aí eu já estava próximo do movimento. E numa chapa de eleição da Associação de Pilotos da Varig, me convidaram pra ir pra chapa, né? E o Airton Franzoni, que era um piloto da Varig bastante antigo, era o presidente da associação de pilotos e eu fazia parte da diretoria dele. Eu era novo na Varig, mas eles estavam me puxando pro movimento. E a gente começou a acompanhar o movimento do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Quer dizer, eu entro na Varig em 1973 e aí saí comandante, voei de 1973 a 1976, eu voei o Electra, depois, em 1976, eu fui voar o 737. E voei o 737 durante 10 anos. Até 1986, né? Mas, de 1976 até 1980, a gente já estava participando não só da associação de pilotos, como do movimento sindical, né? Ainda como militante. E eu conhecia dessa época muita gente da Transbrasil. Eu, a geração da época, né, que estava chegando com os novos pilotos na aviação comercial. Então, tinha todo o debate do movimento sindical geral. Nós estamos falando aí da década de 1970, 1973, 1976, depois 1977, 1978, foi quando você tem, lá no ABC [Santo André, São Bernardo e São Caetano do Sul], o movimento dos metalúrgicos do ABC crescendo. E todo o debate sobre democracia interna, sobre formação de partidos, sobre central sindical, né? Que esse debate, ele vai fluir aí. E a gente está exatamente nesse momento, né?

P/1 – O Sindicato dos Aeronautas também estava...

R/1 – E o Sindicato dos Aeronautas tinha uma dificuldade que foi a razão da nossa participação no Sindicato, né? Porque o sindicato sempre foi, como ele teve a intervenção, se você reportar... O sindicato é de 1946. O Sindicato Nacional dos Aeronautas, tá? E o Sindicato dos Aeronautas sempre foi um sindicato só, o sindicato nacional. Em 1947, entre 1946 e 1948, houve um movimento pra rachar o sindicato. As empresas promoveram um movimento e criou-se um sindicato de pilotos, né? Na época, as lideranças eram, era Mello Bastos. Era uma liderança importante, Mello Bastos é vivo até hoje e foi uma liderança importante, né? Que participava inclusive da Confederação Geral dos Trabalhadores (CGT), da antiga CGT, lá na década de 1940, 1940, 1950. Esses caras eram os pilotos que eram do Sindicato dos Aeronautas, que nasceu de uma associação dos pilotos do Rio de Janeiro e virou Sindicato Nacional dos Aeronautas, né? Aí, eles criam o Sindicato de Pilotos, depois esse grupo, tinha desde Santana Machado, que era do Partido Comunista, o Paulo de Santana Machado, o Mello Bastos. Várias pessoas da antiga, da história do Partido Comunista Brasileiro e tal. Esses caras entram nesse Sindicato de Pilotos, tá? E juntam, de novo, o sindicato. E o sindicato se junta de novo e não se separa mais, né? Ele continua como Sindicato Nacional dos Aeronautas. Eles sofrem a intervenção. Claro que essas pessoas, várias pessoas foram, o Mello Bastos saiu, fugiu do Brasil, saiu do Brasil, depois de um tempo clandestino. Ele e Paulo de Santana. Quer dizer, teve uma história do movimento, do movimento sindical, toda essa história de democracia, discussão sobre reforma de base, a CGT. O sindicato participava da CGT, do Comando Geral dos Trabalhadores, à época. Então, o sindicato dos aeronautas sempre teve essa participação. Quando veio o golpe militar, ele vem e baixa o pau, como baixou o pau em todo mundo. Nesse período de intervenção, o sindicato foi muito subserviente, tá? Ao governo, de modo geral, e aos militares especificamente. Por quê? Porque o Ministério da Aeronáutica, ele sempre comandou a aviação civil brasileira, até recentemente, quando se criou a Agência Nacional de Aviação Civil. Era o Ministério da Aeronáutica e recentemente o Comando da Aeronáutica, né? Então, a relação do movimento sindical na aviação, ela era com o governo, de modo geral. E especificamente com a parte militar do governo, o que trazia duas grandes dificuldades, né? Então, quando se discutia liberdade sindical, no movimento sindical da aviação, se tinha dois problemas. Você discutia liberdade sindical e relação com a parte militar do estado, tá? Então, daí veio a luta que é muito antiga, de desmilitarizar a aviação, né? A aviação civil num ministério civil. Que veio, veio, veio, surgiu a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), né? Agência de Aviação Civil, né? O sindicato num determinado período, ele se torna um sindicato muito passivo, né?

P/1 – Nesse período da ditadura militar?

R/1 – Nesse período da ditadura, que ele ficou sob intervenção e etc. Mas, na década de 1970, todo o movimento sindical no Brasil começa a se mexer, né? Quer dizer, a base da sociedade discutia democratização, redemocratização do país etc., portanto liberdade. Quer dizer, a ponta de lança de tudo isso foi o ABC, com os metalúrgicos. E o sindicato, claro, nós sofriamos esta influência à época. A gente estava exatamente nessa época. Então, a gente faz uma chapa de oposição à direção do sindicato. Foi interessante porque eu era diretor da Associação de Pilotos, cujo presidente era o Franzoni, que era comandante da Varig. E aí, nós fizemos uma chapa de oposição, onde o Franzoni era o vice-presidente da chapa da situação, que ele era vice-presidente do sindicato à época. Mas nós éramos uma geração que estava debatendo por dentro do sindicato a democratização interna do sindicato. O sindicato tinha uma visão muito de pilotos. Os comissários e comissárias, que já eram a maioria do sindicato, eram sempre relegados ao segundo plano. Então, a visão do comandante dentro da aeronave, praticamente, ela se refletia dentro do próprio sindicato. E a gente começava a vir, vinha a discussão com a base – que eram os mecânicos de voo, que era um número bem menor – e os comissários e comissárias – que eram um número muito maior – de haver necessidade de democratizar internamente o sindicato, por um lado. Por outro lado, que o sindicato tivesse uma postura de maior liberdade, daí de independência pra fazer enfrentamento com os patrões, do ponto de vista do movimento sindical, e com o governo, na sua face militar, com o governo, né? Então, o enfrentamento nosso era muito grande, né? A visão da gestão à época, que a gestão do Hélio Ruben, que era comandante da Vasp, nós não podíamos chamá-los de pelegos. Porque eles não eram caracteristicamente os pelegos. Porque na época, o movimento sindical vinha derrubando os pelegos, né? Os tradicionais pelegos, né? Ari Campista, “bá bá”, né? Joaquinão. E a gente não podia chamá-los de pelegos porque eles não tinham essa característica. No movimento sindical, principalmente dos aeronautas, as pessoas não saem da atividade profissional pra ser diretor do sindicato, elas permanecem na atividade, né? Até porque você precisa de proficiência técnica. E isso não se faz no gabinete. Você tem que estar voando. Por um lado. Por outro lado, você não tem porta de fábrica na aviação. Você tem que estar voando porque você encontra as pessoas nos hotéis, você encontra as pessoas no D.O., que a gente chama, que é o local onde você vai pra assinar quando chega e quando sai. O aeronauta chega no aeroporto, assina sua chegada no aeroporto e vai preparar o seu voo. Ele volta do aeroporto, assina o retorno dele ou recebe uma diária de saída e vai embora pra casa. E ele não trabalha todo dia com a mesma pessoa. Cada hora ele chega, ele está numa tripulação com outras pessoas. Muitas vezes, você voa com uma pessoa uma vez, vai voar com ela três, quatro meses depois. Nem vê mais a pessoa, está todo mundo rodando pra um lado pro outro. Então, a formação de opinião é uma formação de opinião complicada, né? Então você precisa estar na atividade para estar com as pessoas. Você não tem todo mundo chegando e você fazendo discurso na porta de fábrica. Não existe isso. Então, é no movimento. Então, com isso aí, facilitou para que

o movimento não tivesse o pelego tradicional. Aquele cara que quer ir para o sindicato e fica quieto lá no sindicato e fica afastado, ganhando pelo sindicato e não voa. Essa não era a nossa prática. Nunca foi.

P/1 – Não tinha como vocês fazerem acordo? Não tinha como vocês se articularem assim, é isso?

R/1 – Era muito difícil isso. Mas a gente fazia, conseguia formar opinião a partir do... Você distribuía panfletos, boletins nos D.O.s, as pessoas chegando e saindo muito rapidamente. Mas pra formar opinião, você era, voando, porque você chegava, encontrava num hotel, às vezes ficava um dia num hotel, dois dias no hotel. Você se encontrava na beira da piscina. Você se encontrava no almoço. Você se encontrava no jantar. Ali é que o papo rolava e que você ia formando opinião.

P/2 – Mais cotidiano, então.

R/1 – É. Então, isso era muito importante no nosso movimento. O que é que a gente estava querendo? Democratizar o sindicato, fazer o sindicato com maior liberdade pra fazer enfrentamento com o governo, né? E com o governo militar e com as empresas, tá? E trabalhar o sindicato com uma visão menos da cúpula do sindicato e mais da base do sindicato. Trabalhar o sindicato nacionalmente, porque o sindicato era nacional. Você tinha piloto agrícola, você tinha piloto de táxi-aéreo. Você não tinha só aviação comercial, você tinha o piloto de helicóptero, você tinha que trabalhar e... Essa era a nossa, o nosso alvo à época, né? Com isso a gente parte para uma eleição. Quando eles viram as pessoas que estavam no sindicato à época e o próprio Partido Comunista, que o Partido Comunista sempre teve uma presença importante no movimento sindical da aviação. Ele teve em todo movimento. No movimento sindical da aviação, ele tava lá também.

P/1 – Tinha muitos que eram filiados ao partido?

R/1 – Eram poucos filiados, mas muitos ativistas. Sempre foram muitos ativistas, né? E aí, o crescimento daquele, daquele debate de formação de central, opunha um pouco a visão que a gente vinha trazendo, ainda um pouco desorganizada do ponto de vista da sua estratégia, mas ideologicamente muito, muito semelhante. Já se fazia uma... Nós tínhamos muita proximidade com o pessoal do Partido Comunista e tínhamos oposição deles quanto à forma, né? Porque eles achavam que a gente tinha que... O Partido Comunista, principalmente naquele, naquela situação, era muito conciliador. Ele tinha tomado muita porrada nos movimentos anteriores e ele, ele ficava muito com medo, principalmente do enfrentamento com os militares. Com a visão dos militares. E isso, com o debate. Como houve aquelas, as discussões sobre as Conferências das Classes Trabalhadoras (Conclats) etc., para formação de Central. E a gente participou de tudo isso à época, né? Em Praia Grande, todos aqueles movimentos. Nós participamos de todos esses movimentos, né? Um determinado grupo, que era a gente da Varig, da Vasp etc. Eles tentaram aproximar da gente, controlar um pouco esse movimento que a gente “tava” fazendo, o Partido Comunista. Depois eles viram que não tinha condições, eles começaram a participar um pouco mais junto com a gente, né? Aí, o pessoal que tava no sindicato tentou fazer uma chapa conjunta com a gente. E nós fomos para discussões etc. E tinha uma oposição ao sindicato, à época, que não era a gente, né? Todos eles nos procuraram. Aí, nós acabamos reunindo e falando: "Vamos fazer nós a chapa pro sindicato, sem um e sem o outro. Vamos fazer uma chapa nossa", né? Aí nós começamos a debater, debater, trazer gente de diversos lugares e conseguimos fazer a chapa. Ganhamos a eleição por 16 votos. Dezesseis ou 17 votos. Foi uma, uma, uma eleição muito rachada. Muito rachada, né? E aí, quem tava na situação nos acusava de comunistas, tá? Nós éramos comunistas, embora a gente tivesse divergência com pessoal do Partido Comunista, mas essa era a pecha que eles colocavam. Nós éramos malucos, comunistas etc. A categoria de um modo geral muito conservadora, né? E a gente enfrentou essa discussão, né? Na época que nós estávamos mexendo com a chapa, né, nós tivemos, nós tivemos muito contato com o pessoal da Oboré, né? Do Serjão da Oboré. Vocês devem conhecer o Serjão. Oboré é...

P/1 – Um jornal, não?

R/1 – ... é uma editora, Oboré na época fazia jornais etc., para o movimento, de um modo geral, né? Eu fiquei conhecendo o Serjão por causa disso, né? E, nós, nós já... Aí, é claro, todos nós já conhecíamos quem, o que que era o DIEESE etc. etc., né? Depois que a gente vem ganhar a eleição é que, a gente, logo, logo, viemos participar de algumas coisas com o DIEESE, aproximar mais do DIEESE. Aí é que se criou uma vinculação. DIEESE, Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho (DIESAT), Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (Diap). O DIEESE era muito mais antigo, mas o Departamento de Información Económica y Social y Análisis de Políticas (Diesap) já vinha sendo criado e a gente participa de tudo. Começa a participar de tudo.

P/1 – E vocês usavam os índices do DIEESE no sindicato?

R/1 – Usava.

P/1 – Em relação...

R/1 – Não, já usava. Como referência. Alguma, naquela época, nós, se já existia... É claro, já se usava o índice, o índice do DIEESE no movimento, mesmo na época do Hélio Ruben etc. E a gente acaba ganhando, ganha a eleição. Isso foi em 1980. Nós ganhamos a primeira eleição em 1980. Depois, fomos reeleitos em 1983. Eu já saí candidato na primeira, em 1980. Eu saí como candidato a presidente da chapa em 1980. Depois nós fomos 1983, 1986, 1989, 1992. Aí, quando chegou em 1995, noventa e... É, 1989. Em 1992, a gente muda o estatuto. Nós mudamos o estatuto do sindicato em dois períodos. Em 1992, nós mudamos o estatuto do sindicato, a eleição já foi com o estatuto novo, onde a gente fazia uma plenária, o que é um pleno do sindicato, e a executiva é escolhida pelo pleno, depois de eleito, e ao sistema parlamentarista que vige até hoje. E, se o pleno, se a executiva perde a maioria no pleno, você muda a executiva. O pleno muda a executiva. Então, a executiva, ela tem que manter uma maioria do pleno, senão ela cai e entra, muda o presidente, muda todo mundo. E aí em 1992, olha, eu já tinha, estava presidente desde 1980, em quatro mandatos como presidente. Até 1983, 1986, 1989, 1992.



P/1 – Como presidente do sindicato?

R/1 – Como presidente do sindicato. Quer dizer, fica 12 anos já como presidente do sindicato, né? E já era 1992, já tinha sido demitido em 1988, já estava fora da produção, porque eles me demitiram. Aí em 1992, falaram: "Não, não vou ser". Particpei da eleição. "Não quero mais ser presidente do sindicato". Aí, discutimos politicamente e aí colocamos o Cirtoli, Nélon Cirtoli. Que era um mecânico de voo à época. Aí, um ano e meio, o pleno do sindicato, eu estava já, já estava iniciando o meu, terminando o meu curso de Administração, já pensando em mudar de atividade, porque já estava desde 1988 sem voar, já tinha quatro anos. Já tinha 5 anos. Aí, eles me chamaram pra organizar e mudar a direção do sindicato. Aí, eu voltei à presidência do sindicato, por causa do sistema parlamentarista. Aí voltei à presidência do sindicato em 1993. O Cirtoli ficou como presidente do sindicato de 1992 até meados de 1993, aí eu assumo de novo a presidência do sindicato. Nós temos isso gravado em vídeo, foi um debate com o, principalmente com o pessoal do Partido Comunista, sério. Eu tenho acho que umas oito horas de vídeo gravado da reunião inteirinha, onde a gente, no pleno, mudou a direção. Eu retorno para a presidência do sindicato. Foi um "esgarçamento" enorme, debate político sério, com pessoas é, Marcos Maravilha, o Lúcio, o Daniel Bonfim, o Paulo de Santana Machado, todos que eram pessoas pesadas do Partido Comunista, na categoria e tudo. Que se aliaram a esse pessoal que... O Moraeszinho, que era uma pessoa também importante. Todos os militantes importantes do ponto de vista político. Mas aí, já havia um enfrentamento, aí, nós estávamos num período diferente. Que aí era o Partido Comunista enfrentando os petistas.

P/1 – Aí já tinha o Partidos dos Trabalhadores (PT)?

R/1 – Aí sim. Porque aí o PT já existia. A gente não se filiou. Eu venho a me filiar ao PT em 1988, mais ou menos, eu me filiei ao PT. Depois fui candidato a Deputado Federal no Rio de Janeiro em 1990. Fiquei numa suplência e tudo. Lá em 1990. Mas aí havia um outro tipo de debate interno político, né? Porque na época, o PT nasceu, havia toda uma discussão do pessoal do Partido Comunista que era um, era um partido traidor da classe trabalhadora. Os mais sectários. Outros não, né? Então, tinha um debate com a gente, né? A maioria do nosso pessoal era mais próximo do PT, e tinha alguns que eram próximos do Partido Comunista, mas a maioria, em seu conjunto, é uma categoria muito conservadora, né? E na verdade, nessa discussão, quando a gente faz o sistema parlamentarista, os conservadores, os comunistas se aliaram aos conservadores contra os petistas, dentro do sindicato. Mas nós ganhamos. E eu retorno pra presidência do sindicato. Eu estava no pleno, mesmo, né? Aí, eu retorno pra presidência do sindicato, fico um ano e meio, a gente faz a outra eleição e, na outra eleição, eu não sou candidato. Em 1995, eu falei "Não vou ser candidato, mais". Aí, entrou o Collares como presidente do sindicato. E o Collares fica como presidente do sindicato um período, depois o Collares pede renúncia como presidente e a Graziela Baggio assume a presidência do sindicato e permanece na presidência do sindicato. É hoje a presidente do sindicato. Como a primeira mulher presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Aliás, nós tínhamos tido lá trás, quando nós entramos em 1980, um dos problemas é que você não tinha, você não tinha dirigentes do sindicato comissários ou comissárias. Tinha tido uma experiência, que era uma menina da Vasp, né? E poucos, poucos comissários na direção do sindicato, né? E a gente entra colocando metade eram comissários, metade eram pilotos. Na primeira direção nossa, em 1980, quando nós disputamos a eleição, o vice-presidente do sindicato pela primeira vez era um comissário. Eu era candidato a presidente, e o Marson era um comissário da Varig, candidato a vice-presidente. A gente montou uma chapa pra discutir exatamente a democracia interna. E de lá pra cá, a gente puxou o movimento para unificar a categoria com maior participação de mulheres etc. etc. Então, esse foi um, porque era o caldo, da discussão da democracia interna do sindicato e tal. A participação do sindicato nas centrais, na central sindical, o sindicato vem se filiar à Central Única dos Trabalhadores (CUT) provavelmente em 1989 ou 1990, ele vem se filiar à CUT. Foi muito dura a participação. Por quê? Porque a parte conservadora do sindicato e o Partido Comunista, os militantes do Partido Comunista no sindicato, eles eram contra a filiação do sindicato a qualquer central sindical. Queriam que o sindicato permanecesse independente. E isso esgarçou muito a discussão. A gente tentava puxar politicamente a importância de você ter o sindicato filiado a uma central sindical e eles achavam que isso racharia o sindicato. Eles tinham uma discussão que tinha uma certa racionalidade política, né? Que a categoria era muito conservadora, que ela iria rachar e tal. Então, o processo de filiação à CUT foi um processo muito duro. Já existia a Força Sindical à época, estava nascendo a Força Sindical, e alguns começaram a defender a filiação à Força Sindical. Agora eu estou em dúvida se, quando a gente se filiou, já tinha a Força Sindical. Estou em dúvida, ou era só, era a CGT. CGT, Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB), estou em dúvida. Mas houve posteriormente uma discussão, aí tem que verificar as datas. Nós fizemos um debate com a categoria, fizemos um plebiscito e filiamos o sindicato à CUT a partir de um plebiscito com a base. Existia a discussão "Vamos filiar via direção" "Filiar via direção não dá, não dá, não dá, não dá". Fizemos vários debates, no final fizemos plebiscito, depois de vários debates. E filiamos à CUT, né?

P/1 – Mas vocês eram filiados ao DIEESE, né? Isso já desde...

R/1 – Nós já éramos filiados. Quando nós entramos, a direção anterior já tinha filiação ao DIEESE. E uma outra coisa interessante é que, quando a gente entra em 1980, nós tínhamos o sindicato do Rio de Janeiro com uma direção pelega. Trajano, Silvio Minto etc. O sindicato de São Paulo, com o Godoy que era uma direção pelega. O sindicato de Recife, com o Ayrton, era uma direção pelega. E o nosso movimento, o movimento que parte dessa discussão nossa no Sindicato dos Aeronautas, a gente passa a apoiar todos os movimentos para a tirada dos pelegos. Conseguimos tirar todo mundo. Nós ganhamos a eleição no Rio de Janeiro, ganhamos a eleição lá em Recife. Ganhamos a eleição aqui em São Paulo, tiramos o Godoy. Nós conseguimos tirar todos os pelegos. E posteriormente o movimento filiou todos os sindicatos à CUT. Todos os sindicatos foram filiados à CUT, setor da aviação. Todos eles. Mais tarde, o sindicato de São Paulo, os Aeroviários de São Paulo, Movimento Sindical dos Aeroviários de São Paulo, perdeu o pé, eu acho, e acabaram trazendo o sindicato para a Força Sindical. Houve um racha entre eles, surgiu o sindicato de Porto Alegre, né? Um nacional, à época. Isso já logo no início da década de 1980. Mas não foi um racha que prejudicou. Foi um sindicato que, ao longo da história, se mostrou muito importante no movimento dos aeroviários. Filiado à CUT, com um movimento de base, dentro da Varig, excepcional, um debate interno muito grande em Porto Alegre etc. Muito bom, o Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre. E, o sindicato de Guarulhos que inicia com uma coisa muito complicada, mas que se transforma num sindicato, também filiado à CUT, importante. Porque o aeroporto, ele acaba surgindo, o aeroporto de Guarulhos e o movimento sindical passa a ter muita importância em Guarulhos. Então, você tem em São Paulo, o sindicato do estado de São Paulo, que era da CUT, e agora é um sindicato controlado pela Força

Sindical. Mas o de Guarulhos é um sindicato filiado à CUT. Então, hoje você tem no movimento você tem, em geral, os sindicatos filiados à CUT, menos o de São Paulo que é filiado à Força. Então, você tem nesse período, um debate político muito intenso do movimento. Os movimentos conjuntos com os aeroviários, eles surgem a partir dessa discussão. Porque além da gente... Exatamente porque a gente influenciou na discussão da base aeroviária para tirar os pelegos existentes à época, então você possibilitou uma discussão de movimentos conjuntos de aeronautas e aeroviários. Que a gente tinha muita dificuldade à época de fazer movimento conjunto. Passamos a ter condição de fazer. Porque o Sindicato dos Aeronautas representa os trabalhadores que estão dentro do avião, os que voam. Os Aeroviários representam o pessoal que trabalha em terra, né? Então tinha muita dificuldade em você, numa convenção coletiva, juntar os dois. E, principalmente, juntar no movimento. Claro que as empresas, que tem o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo – isso foi um racha entre eles – elas se aproveitavam disso. E, em determinados momentos da história, a gente conseguiu juntar todo mundo e fazer movimentos, greves conjuntas etc. O pessoal de voo e o pessoal de terra, né? E dentro do Sindicato dos Aeronautas, a gente tinha uma, sempre lidou com uma diversidade. Nós tínhamos a Associação dos Pilotos da Varig, Associação dos Tripulantes da Vasp que depois rachou e virou Associação de Pilotos e Associação de Comissários da Vasp, Associação de Pilotos da Transbrasil, Associação de Comissários da Transbrasil, Associação de Tripulantes da TAM, Associação de Tripulantes da Rio-Sul. Então, várias associações. Então, essas associações, em determinado momento, elas ajudaram o movimento quando as lideranças se juntaram ao movimento sindical, e enfraqueceram o movimento quando as lideranças se afastavam do movimento, e tentavam resolver dentro de casa os seus próprios problemas. Então, a gente acabou lidando com essa diversidade muito grande. Mesmo assim, nós fizemos movimentos a partir de 1980, porque tinha que fazer, pra fazer os enfrentamentos, a gente tinha, claro que a gente tinha que abrir democracia interna e fazer movimento de massa, você tinha que trabalhar muito próximo da base, tinha que juntar as pessoas, acabar com a discriminação interna, não refletir dentro do avião pra fora do movimento etc. Isso criou condições da gente fazer operações padrões que já existia no momento anterior, mas um pouco mais evoluídas. Greve em 1985, que foi a primeira greve do período moderno, pós-1964, foi a greve de 1985. Foi muito importante para o movimento a Greve dos Aeronautas de 1985, depois aeroviários começaram a fazer suas greves também. Greve, primeira greve de pilotos de helicóptero. Parou Macaé, parou toda a operação na base da, off-shore etc. Então, vários movimentos conjuntos foram feitos a partir daí. Então, em 1988, a gente teve uma greve importante em 1988. E nessa greve de 1988, nós paramos no Carnaval, os quatro dias do Carnaval. Foi um transtorno do ponto de vista do transporte, gente com hotéis no Nordeste do Brasil e a aviação ficou parada os quatro dias de Carnaval, né? Isso, claro, criou uma ira contra a gente, juntou, claro, os militares que representavam o governo, Rede Globo, tudo contra o movimento. É claro, né? A gente segurou a greve os quatro dias.

P/1 – Mas era greve, o que é que vocês estavam reivindicando?

R/1 – Era convenção coletiva, né? Era o debate. Nós fizemos uma greve em 1987, final de 1987, e depois Carnaval de 1988 que as empresas não queriam cumprir a negociação. Fiz...

P/2 – Um erro estratégico, por sinal.

R/1 – É. É, isso foi discutido. No final, a gente sabia qual o dia mais vulnerável etc. Era exatamente o Carnaval. Porque a idéia não era fazer a greve, claro, pela greve. A ameaça de greve, a possibilidade de greve era você forçar uma negociação. As empresas não acreditavam na greve em 1988. Aliás, em 1985 eles foram surpreendidos, foi a primeira greve nesse período que nós fizemos. Eles foram muito surpreendidos, porque eles não acreditavam que a aviação pudesse parar. E a gente estava discutindo com as pessoas. Porque foi interessante que quando a gente entrou no sindicato, a palavra "companheiro" não podia ser dita. Você não podia nem falar em... Greve, então! Se falasse em greve em 1980, era uma loucura. Você não podia falar em greve. As pessoas reagiam contra. Até você conseguir ganhar a confiança da categoria pra começar a discutir a estratégia do movimento de massa, levou tempo. Com isso, nós fizemos uma... A Varig rompeu o acordo com os pilotos, nós conseguimos, fazendo reuniões na casa das pessoas, em churrascos, conversando etc., etc. Nós conseguimos fazer passeatas de mulheres de pilotos, passeatas de pilotos uniformizados em aeroportos, que os caras nem imaginavam que era possível fazer. A gente conseguiu que o movimento surgisse, né? Discutindo tudo com o movimento. Coisas que eram inusitadas, você botar os caras uniformizados dentro do aeroporto, com faixa, né? Isso era impensável em 1980. Impensável. E as famílias etc. E a gente conseguiu fazer. Quando chegou em 1986, nós fizemos uma greve... Em 1985, nós fizemos essa greve que eles não acreditavam que ela iria sair, né? Mas a gente sabia que a greve ia sair. E, o mais interessante é que as assembleias dos Aeronautas nunca foram assembleias muito grandes. São assembleias, quando a assembleia é grande pra caramba, você tem cento e poucas pessoas em São Paulo. Cento e poucas pessoas, duzentas pessoas em São Paulo, duzentas pessoas no Rio, no máximo. E você decidir uma greve e parar a aviação, não é simples. Porque você não consegue parar o cara lá, né? O cara está voando. O cara se apresenta no aeroporto e vai voar. Então, você tem que ter opinião formada. E a gente sabia que tinha condições de fazer a greve, porque tava na cabeça das pessoas, todo mundo dizia: "Tem que parar. Tem que parar. Tem que parar". E essa greve em 1985, ela foi muito importante pra dar confiança na categoria, na sua capacidade de parar a atividade econômica. Que a gente debatia muito isso, né? O direito do trabalhador se recusar ao trabalho em virtude de não aceitar as condições de seu contrato, né? E aí, a gente discutia uma outra questão que era diferença do contrato individual pro contrato coletivo, né? A importância de você ter o contrato coletivo de trabalho, portanto, uma convenção coletiva. Portanto, você buscar condições de trabalho melhor pra categoria. Mas, isso era novo. Em paralelo a isso, a gente discutia com o Ministério da Aeronáutica, porque a pressão do Ministério da Aeronáutica, o relacionamento com o governo, né, não era com o Ministério do Trabalho, era com o Ministério da Aeronáutica, não é com o Ministério do Trabalho, tá? E aí, você enfrenta uma visão militar com todas as características militares, independente da posição ideológica. Se for um país socialista, ou comunista, ou capitalista, é uma visão militar. Ela tem uma característica em si própria, né? Claro que a questão ideológica da sociedade influi muito. Mas existe uma coisa de hierarquia, de obediência, de etc., etc., que forma a visão militarizada, né? E durante esse período, claro que os militares se alinhavam às empresas contra os trabalhadores, eles eram o braço militar do Estado, né? E lidando com uma relação de trabalho. O que é que a gente queria? A gente queria o seguinte: a nossa relação não tem a ver com os militares, a nossa relação é relação de trabalho. Portanto, nós temos que ter uma liberdade sindical, sim. E sair do controle dos militares, né? Com isso, a discussão sobre segurança de voo, segurança do trabalho, toda discussão que o DIESAT veio trazer depois, que foi muito importante pra gente, pra fazer análises sobre as condições de trabalho da mulher aeronauta, do piloto etc., muito importante pra gente. As nossas convenções coletivas, você imagina o seguinte: a estratégia foi muito diferenciada. Nós tínhamos, quando nós entramos no sindicato, em 1980, nós tínhamos uma convenção coletiva que tinha seis ou sete itens na convenção coletiva. Três itens econômicos e uns três ou

quatro itens sociais. Daí, eu me lembro que nós viemos, logo que entramos no sindicato, nós procuramos o DIEESE. Conversamos isso aqui com o Barelli, à época, etc., porque a gente queria preparar o grupo, o nosso grupo pra fazer discussão com convenção coletiva etc., né? E o próprio Barelli discutiui comigo e com o pessoal da diretoria e nos orientou pra ter um treinamento de negociação, conversa sobre negociação, né? Porque nós entramos de cara, ganhamos a eleição, que a eleição era outubro e novembro, nós tínhamos que discutir a convenção coletiva que a data-base é 1º de dezembro. Ganhamos a eleição, tinha a primeira convenção coletiva pra discutir. Aí, nós viemos direto ao DIEESE. "E aí, como a gente organiza? E a pauta? Como é que faz, né?" Era tudo, claro, a gente estava participando do movimento, sabia do conjunto. Mas, ali, nós é que tínhamos que negociar, né? E a gente ganha a eleição com a pecha de comunistas, não sei o quê, "blá blá blá".

P/1 – Esse treinamento do DIEESE era feito no próprio DIEESE mesmo? Como que era, assim?

R/1 – É, aí nós tivemos, na verdade, nós tivemos uma discussão no DIEESE com o Barelli. Ele certamente trouxe outras pessoas, que eu me lembro. Não me lembro à época, provavelmente tenha sido Dirceuzinho ou o próprio Sérgio. As pessoas que estavam à época. Eu me lembro claramente do Barelli. Eu me lembro bem, né? E aí, ele sugeriu e organizou que a gente fosse ao Sindicato dos Bancários, e Gushiken era o presidente do sindicato, né? Aí, nós fomos conversar com o Gushiken sobre negociação coletiva, formação de pauta, que era o primeiro embate.

P/1 – Como é que é a negociação? O quê que precisa você conseguir negociar?

R/1 – É. Aí, ao longo do tempo, a gente foi, foi formando, né? Porque você tem a negociação, ela é muito interessante. A compreensão do movimento, do processo da negociação, e a categoria também é fundamental. Ao longo do tempo, você vai tendo, você vai discutindo, vai tendo a experiência, vai buscando a experiência que o... E aí, o DIEESE é muito importante, nessa experiência de negociação. Não só o índice, mas a negociação em si, né? Então, a negociação do ponto de vista completo, né? Você tem várias fases da negociação. O momento da negociação é a mesa de negociação. É um momento, mas a negociação, ela se dá com a cabeça das pessoas. A verdade é isso, né? Porque a lógica... e aí a gente foi aprendendo ao longo do tempo que a pauta, ela é formada a partir da realidade, da necessidade. A pauta se forma a partir da realidade. Toda a vez que você forma uma pauta de negociação que ela não tenha aderência com a realidade, você não consegue a adesão da categoria à pauta e você não consegue fazer a negociação, né? Então, isso é fundamental. E você vai aprender isso com a prática. Porque você, às vezes, chega no movimento e tem idéia: "Não, acho que tem que ter isso, tem que ter aquilo". E você vai numa assembleia, que toda a assembleia, evidentemente, é legítima por si só, ponto de vista formal. Mas do ponto de vista do conjunto da categoria, é preciso que ela reflita o que a categoria está querendo mesmo. Se ela não refletir, ela é formalmente correta, importante ou legítima, mas, ela não tem aderência da categoria. Então, a primeira coisa da negociação é você entender essa realidade, né? E formar uma pauta a partir da necessidade da categoria, né? Isso é fundamental, né? Em seguida, você tem que analisar o cenário da negociação. O cenário inteiro da negociação. E aí, o cenário são as condições da categoria, atuais, como você pode movimentar a categoria pra atingir um nível de conhecimento da pauta, adesão da pauta e ela se sentir dona daquela pauta. Individualmente e como categoria, né? Aí, você tem o outro lado. Você vai buscar as condições do outro lado, analisar a sua situação de força, do ponto de vista dessa correlação, né? Aí, governo, movimento, economia geral, situação das empresas, tudo faz parte deste caldo, tá? E aí, você busca numa negociação que tem várias fases. Uma delas é o próprio movimento, são as manifestações e etc., pra criar essa adesão e criar a coesão interna da categoria. Porque a categoria, sem coesão interna, muito dificilmente ela se movimenta. E preparar um grupo pra negociação de mesa com toda a sua estratégia e etc. E estar sempre equilibrando isso com a realidade da categoria. No final, o cenário completo da negociação se dá entre, se você quiser resumir, pode dizer o seguinte: as empresas e o movimento tentam ganhar a cabeça da categoria, das pessoas. Quem consegue ganhar a cabeça das pessoas. Um dizendo: "Isso pode", outro dizendo: "Isso não pode". "Isso dá", outro dizendo: "Isso não dá". E faz isso com o... E as empresas fizeram isso, né? Porque à medida que a gente começou a avançar na convenção coletiva, eles começaram a aprender a dialogar com a categoria. Aí, as empresas passavam a fazer boletins, né? Alguns anos depois já estavam fazendo boletins com a nossa linguagem. Chamando de companheiros. As empresas. Disputando essa proximidade com a categoria. Dizendo: "Não dá isso. Estão radicalizando, não é possível assim. A empresa pode fazer isso, não pode fazer aquilo", etc. Então, a categoria se fragiliza em relação à sua pauta de reivindicação. E aí, você perde a negociação. Não há solução em mesa de negociação. É o conjunto, né? A mesa de negociação tem que ter: você adquirir um nível de competência na forma de você lidar com a negociação. E você não faz isso sozinho, né? Porque você precisa de suporte. Por exemplo, suporte do DIEESE, não só do ponto de vista da compreensão da negociação como análise de número, da estratégia, que o DIEESE tinha essa competência instalada dentro do DIEESE, trazida pela própria ação do movimento. Eu acho que isso ajudava muito e nos ajudou muito durante o movimento, né? Você tem outra parte que é a parte jurídica, que você precisa de um suporte jurídico. Você tem um nível de discussão jurídica, né? E a capacidade de... Que você pode resumir em mobilização da categoria, que não se faz sob coisas abstratas, se faz em cima de coisas concretas, né? Que é essa coisa de você ter a categoria com adesão à sua pauta, ela sendo uma pauta legítima. Esse é o conjunto que forma o cenário de uma negociação, né? Se você tem isso de forma legítima. Primeiro, de forma independente, né? Se você não tem um movimento com lideranças que não tenham legitimidade com a base, ou que sejam pelegas, ou que têm pautas ocultas, que discutem com a empresa outras pautas do ponto de vista individual, ou do seu agrupamento político, ou de seu, né? Você tem uma negociação mais limpa, né? Mais limpa. Isso não é fácil de fazer. Isso é uma coisa que você vai com o movimento, né, você vai com o movimento. A gente começa o movimento lá atrás. 1985 foi importante, eu digo, a greve é importante porque é o exercício político da categoria, né? Depois, em 1986, a greve dos comissários da Vasp parou a Vasp 20 dias. Só comissários. Pela primeira vez, fizeram uma greve só de comissários. A greve dos pilotos, em Macaé, foi uma greve nacional dos pilotos, só de helicóptero. O que era impensável, os pilotos só de helicóptero fazerem uma greve. A gente conseguiu em cima da mesma estratégia que é a estratégia de você discutir. A gente discutia muito claramente com a categoria o que é que a gente achava que era possível com todas as informações e etc., pra categoria ter confiança, né? Tem uma coisa sobre a greve que é muito interessante, né? Aliás, duas coisas. O primeiro era a formação da greve, né? Porque a greve... Outro dia estava lendo, já há algum tempo, eu li uma comparação do dilema de um prisioneiro com a confiabilidade entre as pessoas na greve, né? Porque tanto quanto o dilema de prisioneiro, o grevista vive um dilema de prisioneiro, né? Porque é ele e a massa, né? Ele sempre acredita que ele é capaz de fazer a greve, né? Mas ele fica com "Mas, será que o outro vai fazer a greve? Será que o outro vai fazer a greve?" E esse outro é o conjunto, né? "Eu não vou fazer a greve sozinho, né? Será que o outro vai fazer a greve?" E se você consegue, exatamente, fazer um fluxo de informação pra reduzir essa diferença de opinião, portanto você quebrar o que se chamaria classicamente de dilema de prisioneiro. Porque, você não tem confiabilidade porque você não sabe exatamente o que que o outro vai fazer. Quando você consegue romper essa dinâmica do dilema do prisioneiro, você tem,

you cria a confiança de grupo. Confiança de massa. Aí, você faz o movimento, qualquer movimento, né? E você pode fazer isso quando o movimento tem uma, na sua dinâmica, ele tem, você vai quebrar isso no emocional. Tem uma parte muito racional e tem uma parte que você vai quebrar o dilema de prisioneiro no emocional, né? Mas, essa confiança criada, logo depois da greve, estabelecida a greve, surge um outro cenário, né? Porque você parou de trabalhar, né? Segundo, você cria um ambiente que vai gerando confiabilidade, reduzindo essa coisa, essa lógica do dilema do prisioneiro. As pessoas confiam: "Eu vou parar e todos vão parar. Eu tenho certeza que todos vão parar". E aí, você tem a greve estabelecida. Em seguida, as pessoas não ficam na greve num lugar junto, elas estão nas suas casas. Aí, existem as conversas dentro de casa. E os medos começam a aparecer, né? Os medos começam a aparecer. Aí, você tem um outro tipo de dinâmica na cabeça das pessoas que é você... As pessoas começam, elas precisam de elementos pra que aquela confiança permaneça. E elas são bombardeadas. Não só internamente, em casa, pelos seus medos legítimos, de perder o emprego etc., etc., como elas são bombardeadas pela sociedade. São bombardeadas pela empresa e etc. Então, o grevista, ele vive uma situação muito complicada. Muito complicado, né?

P/1 – É pressionado.

R/1 – Muito, muito, de muita pressão, né? E aí, nós tivemos essa experiência muito clara na época da greve dos comissários da Vasp, né? A gente começou a pensar, né, porque discuti o comando da greve etc., essa lógica da greve, o que que faz uma greve acabar, né? Depois que você construiu a greve, que construiu confiabilidade, a pauta é legítima, as pessoas têm adesão, sabem que tem possibilidade, acabou a dívida do dilema do prisioneiro, confia no grupo e você foi à greve. Depois você tem a possibilidade de enfraquecimento. Como é que você mantém isso? E aí, a gente começou a fazer... Tivemos uma experiência muito interessante porque nós começamos a fazer reuniões e assembleias com as famílias dos grevistas. Então, a gente chamava e eles traziam pai, mãe, namorado, noivo, marido, mulher, pra conversar sobre o movimento, né? Fizemos várias...

R/1 – E as pessoas...

R/1 – ... Pra eles entenderem porque que a categoria está em greve, que aquele movimento era legítimo e tudo, né? E isso foi muito importante, de tal ordem que nós tivemos uma dificuldade muito grande pra terminar a greve, depois.

P/1 – ... as pessoas queriam continuar na greve.

R/1 – As pessoas não queriam porque a Vasp, na época, era o governo Montoro em São Paulo, né? Que foi em 1986. E a gente tinha o Plano Cruzado, né? E o governo não queria negociar. Ulisses Guimarães era vivo, a gente, a Graziela que é a atual presidente do sindicato, ela era presidente da Associação de Comissários, que já havia tido racha na Associação dos Tripulantes da Vasp. Ela era presidente da Associação de Comissários. Então, era o sindicato e a associação no comando da greve, né? E aí, ela chegou, a gente colocou ela num vôo da Transbrasil, sentada do lado do Ulisses Guimarães e da mulher dele. Nós pegamos uma ida do Ulisses, foi tudo organizado, pum, quando ele viu, ele estava sentado do lado dela. E ela foi pra Brasília conversando com ele. Depois, ele entrou em contato com a gente e disse: "O governo não vai negociar. Não tem jeito. Tem uma percepção por dentro do governo, junto com os militares, de que isso não pode. Tem que quebrar a greve de qualquer maneira. Porque, senão, é Plano Cruzado isso. Se a Vasp negociar, isso vai se espalhar por todo o movimento dos funcionários públicos e acaba o Plano Cruzado. Então, não vejo possibilidade de negociação." Quando chegou a esse a limite, a gente já vinha de quase 20 dias de greve, a greve era só dos comissários, portanto começou a enfrentar a oposição da Associação da Pilotos da Vasp, que achavam que os comissários iam quebrar a empresa, mantendo a empresa parada. No início, a Associação de Pilotos, ela apoiou a greve no início, que achou que a greve ia demorar muito pouco tempo, quando passou dois dias, três dias, quatro dias, lá pelo quinto dia de greve, a Associação de Pilotos da Vasp me chamou. Eu era presidente do sindicato. Me chamou, eu era piloto da Varig, eu não tinha sido demitido ainda, que essa greve foi em 1986, eu fui demitido na greve de 1988. Aí, eles me chamaram pra uma reunião e queriam que eu acabasse a greve, me acusando de que eu era piloto da Varig e que eu tinha interesse em que a Vasp quebrasse, e que eu tinha que parar a greve. Falei: "A greve não é minha. A greve é dos comissários. Vai pra assembleia dos comissários". Tinha assembleia todo dia. "Vai pra assembleia dos comissários e proponham que pare a greve vocês. Vocês são da Vasp, são pilotos, vão lá e proponham que pare a greve. A greve tem uma dinâmica, tem um comando, tem... Vocês vão lá e proponham que a greve pare". Eles queriam de qualquer maneira. Depois soltaram o boato de que eu estava ganhando não sei quantos mil dólares por mês pra manter a Vasp parada. Essas bobagens que saem no movimento sindical. Mas, de qualquer maneira, a Vasp começou a demitir. O Angarita é que era o presidente da Vasp, que ele é professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), é lá do grupo, é do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), do grupo político aí do Montoro e tal. E eles seguraram e começaram a demitir e as pessoas não se importavam com a demissão. E o grupo fechado: "É o seguinte: enquanto tiver demitido, a gente não volta a trabalhar; enquanto tiver demitido, não volta a trabalhar". Chegou um ponto que toda a análise do comando da greve, quando esse movimento com o Ulisses etc., falou o seguinte: "Eles não vão negociar e a situação vai ficar mais complicada". Aí, nós achamos que eles deveriam voltar, voltar ao trabalho, depois de 20 dias, que o desgaste era muito grande. Olha, levamos, depois que a gente decidiu, a gente já tinha concluído isso com 15 dias de greve. Nunca tínhamos feito uma greve tão longa. Com reuniões com família e tudo. Também conseguiu uma adesão muito forte à greve. Levamos uns cinco dias pra terminar a greve, discutindo com o grupo, discutindo racionalmente, analisando com todo mundo os riscos. Foi uma experiência fantástica. Depois, em 1987, a gente fez uma outra greve, no final do ano de 1987, e no início do ano de 1988. No carnaval, fizemos a greve de 1988, que aí pararam as empresas quatro dias. Aí é que foram demitidos. Eu fui demitido, um monte de gente foi demitido. Depois, nós conseguimos readmitir todo mundo, fomos pra Constituinte em 1988, ajudamos na discussão sobre anistia etc., em 1988. Em 1988, a gente tinha três pautas, né? Nós tínhamos uma pauta, nós estávamos com a pauta do movimento sindical, de um modo geral, né? O sindicato estava ligado a todo movimento, portanto a pauta dos trabalhadores, pra defender os direitos dos trabalhadores em 1988. Independente disso, nós tínhamos uma proposta do "Pássaro Civil". Aviação civil, ministério civil, chamava-se o "Pássaro Civil", que era defender a desvinculação da aviação civil do Ministério da Aeronáutica. Quase levamos, quase levamos. Fizemos uma campanha dentro do Congresso, os sindicatos dos aeronautas mais aeroviários. Nós tínhamos uma outra pauta sobre a defesa, contra a comercialização do sangue no Brasil, né? Isso já veio de uma experiência pessoal que acabou gerando uma discussão na categoria. Eu, à época, eu tinha, do primeiro casamento, depois eu me separei da Áurea, né? E fui viver com a Ana Maria que era uma comissária da Varig. Nós tivemos dois filhos. Nós tivemos Luisa e José. E a Ana Maria era presidente da

Associação de Comissários da Varig, à época, era do movimento e tudo. A gente acabou indo viver junto. Eu me separei da Áurea, fui viver com a Ana Maria. Nasceu Luisa e depois nasceu José. E o José nasceu prematuro, né? Fez várias transfusões de sangue depois que nasceu e tal. E o José acabou morrendo de Acquired Immune Deficiency Syndrome (AIDS). Em 1988, o José morreu. Morreu logo depois da greve de 1988. Morreu uns quatro meses depois da greve, né? E foi uma coisa muito complicada pra gente, que o movimento era um movimento muito duro, a gente estava numa discussão muito grande. A Ana participando, eu também e tudo. E a gente acabou descobrindo que o José... José começou a ter infecções, infecções, teve um problema neurológico, ele estava quase andando, passou a uma regressão neurológica pesada, né? Aí, tivemos, acabamos descobrindo aqui que era possível que fosse Human Immunodeficiency Virus (HIV). Nós estávamos em 1988, se conhecia muito pouco sobre AIDS, principalmente em criança. Aí, o pessoal da categoria reuniu um dinheiro, cotizaram, porque a gente não tinha dinheiro na época, e nós conseguimos ir pra levar o José pro Hospital da Criança, em Los Angeles. Lá é que eles confirmaram o diagnóstico. Ele passou uma semana no Hospital da Criança, depois voltou. Eles liberaram o Azidothymidine (AZT) nos Estados Unidos. Eles mandaram pra gente e a gente começou a aplicar o AZT nele aqui. Mas, ele tinha problema de sangue na época. E numa das crises que ele teve, ele não foi atendido no hospital, no Rio de Janeiro. O médico não quis atendê-lo etc. e ele morreu por falta de atendimento. Isso foi em 1988, né? Com isso, com isso, quando vem a Constituinte em 1988, tinha... Isso tinha trazido uma discussão muito grande na categoria porque, evidente, que a gente era muito conhecido, tanto eu como a Ana, que nós éramos do movimento.

P/1 – Você chegou a ser diretor do DIEESE. Nessa época você já era da direção do DIEESE?

R/1 – Já era diretor do DIEESE. Já era. Eu comecei na direção do DIEESE... Outro dia eu até estava perguntando: "Não, perdeu por causa disso, né?" No Rio de Janeiro, como diretor na regional do Rio de Janeiro, né?

P/1 – Que ano que você entrou nessa direção?

R/1 – Porque eu morava aqui em 1980. Eu fui morar no Rio em 1983, eu fui morar no Rio, né? Aí, eu já tinha me separado da Áurea e fui morar no Rio. Fiquei no Rio até 1991, mais ou menos, fiquei morando no Rio. Lá, eu participei da direção do DIEESE lá, depois vim pro DIEESE nacional.

P/1 – Você foi diretor nacional do DIEESE? Ou não?

R/1 – Fui.

P/1 – Presidente?

R/1 – E fui presidente do DIEESE.

P/1 – Ah, como que foi? Que época que você...

R/1 – Primeiro, eu fui pro DIEESE lá no Rio, participei da direção no Rio. Depois, eu vim participar da direção nacional. Aí, participei da direção nacional em várias, até sei lá, acho que até 2000 e... Eu fui da Direção Nacional, quando eu entrei na Direção Nacional, eu só saí, acho que 2002 eu saí. 2002, 2003. Saí recentemente, né? Indicado pelo Sindicato dos Aeronautas e eleito na plenária do DIEESE. Mais ou menos em 1990 e... Devo ter sido presidente do DIEESE 1993 e 1994. 1993 e 1994, presidente do DIEESE. Porque aí já tinha uma época que a gente decidiu, aqui numa plenária no final da década de 1980, o revezamento entre os presidentes, né? Por centrais. Aí, uma vez era um presidente da CUT, outro da Federação.

P/1 – Você era pela CUT?

R/1 – Era CUT, né? Aí, eu fui, acabei sendo presidente aqui, esse período.

P/1 – Como que era ser presidente do DIEESE? Qual que era a sua função, enfim, suas atribuições?

R/1 – Na verdade, o seguinte, o DIEESE, a história do DIEESE mostra a importância da compreensão do que se chama ser "dieesiano". Da compreensão do que é isso, né? Eu acho que isso foi uma grande competência do movimento sindical, conseguir essa forma de convivência na instituição, né? No departamento. Acho que desde a sua origem, teve clareza de que se tinha que ter um instituto que era um departamento pra análise técnico-política, sem dúvida. Mas, do ponto de vista do seu controle, é o controle político do interesse do trabalhador. E do ponto de vista técnico, o seu afastamento das razões que compõem, de certa forma, que poderiam compor um determinado interesse de grupo, dentro do DIEESE, né? Com isso, você conseguiu que o DIEESE tivesse, em nível público, um reconhecimento muito grande. A tal ponto que eu digo: o DIEESE, o povo, mesmo as instituições brasileiras, elas não têm essa compreensão de que o DIEESE pertence, do ponto de vista do seu controle, ao movimento dos trabalhadores.

P/1 – Você acha que não há um reconhecimento?

R/1 – Isso não é... O reconhecimento do DIEESE, ele se dá pela competência do DIEESE. Essa capacidade do DIEESE de ser plural. Esse é o reconhecimento do DIEESE ao longo do tempo. Então, perdeu o valor pra análise o fato de ele ser controlado ou não pelo conjunto da classe trabalhadora, né? Isso não é o importante. O importante é que é esse departamento, ele consegue na sua análise ter isenção suficiente pra ser reconhecido pela sociedade civil. Não só o governo, como patrões. A sociedade civil de um modo geral. Eu acho que isso é de uma competência impressionante, né? Eu, durante esse tempo que eu estive aqui no DIEESE, a gente lidava com isso o tempo todo. Houve momentos de muita

tensão entre a direção política do DIEESE e o corpo técnico do DIEESE. Isso não se faz sob tensão, né? O mundo é todo maravilhoso. Não. Existiam divergências, tensões etc., até porque esse equilíbrio, ele é feito a partir da experiência prática, né? Então, existem tensões em determinados momentos, né? E nós passamos por várias, né? Por várias tensões. A própria saída do Barelli do DIEESE é parte de uma dessas tensões muito grande.

P/1 – Como, por quê? Como foi esse episódio?

R/1 – Havia um debate, quando o Barelli voltou pra academia, um debate muito grande. Porque quando você aparece publicamente em um instituto, se ele aparece numa figura e uma figura ganha muita projeção, é natural que isso gere uma discussão a respeito de que projeção é essa, né? Quando ela vai pras pessoas, né? Quando ela está espalhada numa instituição, essa competição que acaba sendo natural do comportamento político do ser humano, ela fica mais retida, né? Quando uma instituição, ela ganha força. E essa força, e essa notoriedade é transferida para uma personalidade, você gera, naturalmente, o debate, né? De quem vai catalisar isso, quem está catalisando e que direção que está catalisando. Se personaliza, né? Eu acho que o Barelli, ele teve uma importância fundamental pro DIEESE, né? Durante o período que nós participamos, né? E ele foi, e ele acabou gerando isso, né? Pelo estilo dele, pelo comportamento, pela projeção, pela forma como ele atuou etc., ele ganhou notoriedade. E ao ganhar notoriedade, naturalmente começa-se a: "Quem é que representa o DIEESE? Afinal quem é que tem influência?" Apesar de o Barelli ser uma pessoa extremamente cuidadosa do ponto de vista das suas relações, do seu envolvimento. Sei disso porque lidei com ele aqui o tempo todo e sei que é assim. E ele busca a isenção, né? É claro que você não pode esperar que as pessoas sejam isentas o tempo todo. Isso é uma busca. Você busca uma isenção. Mas, acho que isso é que é importante. Que você busca o equilíbrio, a isenção. Nem sempre é possível, né? Nem sempre é possível. Em determinados momentos, quando você, algumas figuras do movimento sindical se aproximam do DIEESE, né? Principalmente num momento onde você tem uma notoriedade, transferida da instituição, uma parte dela, pra uma determinada figura, você gera um embate de comportamento político das pessoas. Isso ocorreu na época do Barelli. Eu acho que isso tem que ser reconhecido, né? E isso causa um desgaste, né? Havia muita tensão em determinado... Eu fiquei muito tempo aqui, então, em determinado período, a gente teve uma tensão muito grande. E houve uma negociação... Sempre, no DIEESE, se estabelece uma negociação quando há essa tensão, né? Independente das forças políticas, que equilibram no movimento sindical, né? Que as centrais têm embates muito grandes na sua base e na sua fala com a sociedade, no seu diálogo com a sociedade, ela tem embate muito grande, porque existem diferenças ideológicas, né? Então, é natural que se tenha, né? Mas, dentro do DIEESE há uma busca de você não transferir isso para a luta política, né, que resulta em busca de espaços etc., etc. Pra isso acontecer, você tem que trazer o capital que o DIEESE forma com a sociedade pra dentro do DIEESE, do departamento. Quando isso se transfere pra uma figura, você começa a ter problema, tá?

P/1 – Personificado.

R/1 – Então, esse equilíbrio é fundamental. Esse equilíbrio. E é essa pratica que teve no DIEESE. Eu acho que num determinado momento, no caso do Barelli, nós tivemos uma tensão muito grande. E que acabou se juntando ao fato que o Barelli já tinha um tempo aqui, o suficiente pra ele achar que era preciso criar outras... Que havia se esgotado um determinado período dele aqui, que ele precisava mexer um pouco nisso. Acho que ele foi um dos grandes responsáveis por esta solução. Ele mesmo tinha essa concepção.

P/1 – Mas como que foi a saída dele?

R/1 – Não, depois que o...

P/1 – Depois o DIEESE ficou numa ressaca, assim? Porque você falou que teve uma tensão nessa saída, né?

R/1 – Teve. Não, não, do ponto de vista concreto do DIEESE, porque o Sérgio... Quem substituiu o Barelli foi o Sérgio Mendonça. O Sérgio já era uma pessoa do DIEESE há muitos anos, né? Então, fora a figura do Barelli, que era uma figura que saltou em virtude do embate com a sociedade etc., que construiu e ajudou a construir até com a sua personalidade esse diálogo com o movimento e diálogo com a sociedade, né? Mas que num determinado momento isso extrapolou pra figura dele, né? E aí, este equilíbrio, ele começou a ficar em jogo, o equilíbrio. Eu me lembro de um debate muito duro, interno, do DIEESE: quem manda no DIEESE, né? Porque no final era isso, né? É o movimento sindical ou os técnicos? Quem fala pelo DIEESE? É o movimento sindical, tá? E esse diálogo teve um momento de tensão muito grande, que é natural, são as contradições, né? É isso mesmo, né? Tudo às mil maravilhas. Não, não, é a construção concreta de como é que as coisas funcionam, né? E isso fez com que o próprio Barelli chegasse à conclusão que tinha, aquilo tinha ultrapassado um certo limite. E a saída do Barelli, né, reequilibrou, reequilibrou de novo essa tensão, né? Ela tinha perdido um pouco o equilíbrio e ela equilibrou de novo, né? O Sérgio, são evidentemente pessoas bastante diferentes, mas com muita percepção, ele também é uma pessoa muito cuidadosa no seu trato, e de muita competência no seu relacionamento. E isso rapidamente... A polarização, existiu uma polarização pelo lado do movimento sindical, muito centrada na figura do Vacari, que era um dirigente do sindicato dos bancários, né, então tinha tensão muito grande entre... Percebida entre o Barelli e o Vacari etc., né? Eu participei dessa discussão. E era muito difícil achar uma solução ali que equilibrasse, né? Eu sempre, claro, eu sempre participei do grupo que defendia a importância de você estabelecer o equilíbrio, porque o sucesso do DIEESE, ele vinha desse equilíbrio. Portanto, esse equilíbrio era importante ser mantido, o equilíbrio, né? A fala pra fora é a fala técnica, a fala política, ela determina os rumos do DIEESE. Mas, quem fala pra fora é a fala técnica, que é a fala que criou a legitimidade do diálogo com a sociedade. Não é a fala política, porque a fala política, ela vai trazer um viés que não vai ser aceito do ponto de vista da discussão política. E isso você consegue, você consegue na fala técnica reduzir. Evidentemente que não é apolítica, ela vem de uma discussão de rumos etc., etc., mas essa fala tem que ficar por dentro do movimento. A fala pra fora tem que ser a fala técnica, porque é onde você tem a legitimidade do instituto. Quando você quebra esse equilíbrio, começa a misturar uma coisa com a outra, você tem que achar uma forma de eliminar isso.

P/1 – Lavorato, você, hoje, você está fora do DIEESE, né?

R/1 – Hoje estou fora do DIEESE.

P/1 – Você vindo de fora, assim, você acha que tem uma perspectiva de ter uma... Qual que é a perspectiva agora, pro futuro? Contando como estão hoje as demandas sociais, enfim

R/1 – Pois é, o DIEESE tem uma prática muito interessante de discutir a agenda, né? A agenda do DIEESE. Qual é a agenda do DIEESE? A agenda do DIEESE, ela está colada na agenda do movimento, né? Como uma referência muito grande, a agenda do movimento social, de um modo geral. Mas, com uma referência estratégica no movimento sindical que é o seu pilar fundamental, né? Quando o movimento, ele não consegue estabelecer uma agenda, o DIEESE também não tem agenda. Quando o movimento diverge da sua agenda, o DIEESE fica perdido na sua agenda. Então, a construção da agenda do DIEESE depende disso. Então, a gente vê claramente durante o período do DIEESE, pode analisar ao longo da história, que toda a vez que o movimento teve clareza na sua agenda, o DIEESE... Porque como o DIEESE, tem coisas muito básicas que ele faz e faz com muita competência, ele vai buscando a sua agenda a partir do movimento. Agora, o DIEESE não faz isso de forma passiva, né? O DIEESE é muito ativo nisso. Porque como ele está colado no movimento sindical, ele interfere, ele dialoga o tempo todo. O corpo técnico, dos funcionários etc., com o próprio movimento. Porque ele está na base da sociedade, ele está no movimento. Então, a construção da agenda do DIEESE, quando eu digo que ela tem uma referência, esse pilar dela é o movimento sindical. Se perde o pé nisso, perde a agenda, o DIEESE, também. Não é uma coisa estanque, que o DIEESE é passivo aqui, aguardando que o movimento crie a sua própria agenda e ele é só receptivo. Não. Ele dialoga com eles. Mas, ele não tem como impor uma agenda ao movimento. Embora ele já fez o movimento sacar muitas agendas importantes. Porque ele é um observador de um outro ponto de vista, né? Ele é um observador do ponto de vista dos funcionários, corpo técnico. Ele é um observador que está próximo e está distante em determinadas situações. Então, ele pode enxergar com uma visão um pouco diferente do movimento em si, que está no front da discussão. E ao mesmo tempo apontar: "Ó, dá uma olhada pra cá, dá uma olhada pra cá. Perceba isso. Olha como isso aqui está ocorrendo lá. Olha como isso aqui está ocorrendo lá". E a partir daí, ele ser o incentivador ou a ponta que vai dizer: "Pô, presta atenção, que isso pode indicar uma determinada direção, né?" E aí, vocês têm que perceber o que está ocorrendo. Eu me lembro que a gente fez opção muito grande sobre os programas de qualidade total, agenda das novas formas de gestão. A gente fez opção muito grande. O DIEESE tinha uma agenda anterior que já vinha, já vinha, que era agenda das novas tecnologias. Depois, o Paulo Paixão teve a oportunidade de ir com uma viagem ao Japão, numa agenda levada pelo DIEESE, pra olhar os programas de qualidade total do Japão. Depois, eu fui, depois eu voltei. Consegui dialogar um pouco aqui dentro: "Pô, não perceber... Talvez seja importante o movimento sindical entender um pouco mais isso." Isso tem um poder muito grande. Então, acabei ajudando muito nessa discussão, de formação dessa nova agenda do movimento, que é: chama as centrais, vamos conversar, percebam isso. Se a gente colocar gente pra aprender o quê que é isso, pra julgar na base, criar uma outra forma de dialogar pras convenções coletivas, olhando pra lógica da estratégia da qualidade total dentro das empresas, que está afastando o movimento de dentro das empresas. Porque ela cria formas de cooptação das pessoas internamente na empresa. Não adianta ficar batendo como os movimentos de quebrar máquinas, etc. e tal. Então, nós tínhamos que entender o movimento de qualidade total e fazer uma agenda de negociação em cima desse movimento. E isso impregnou um pouco a discussão do DIEESE. E, com isso, a discussão das centrais sindicais, e se conseguiu fazer uma agenda que foi o programa de capacitação de movimento sindical e dos gestores e tal. Que foi uma agenda criada a partir de uma discussão que veio por dentro do DIEESE, que alertou o movimento, que o movimento percebeu a agenda, que apostou na possibilidade da agenda. E isso teve uma importância, né? Então, a forma de construção da agenda, eu acho que é uma forma dinâmica. É uma forma bastante dinâmica. Em determinados períodos, como por exemplo esse período que nós estamos vivendo, 2006, eleição pra Presidência da República, eleições gerais, o Lula, ele tem origem no movimento sindical etc., mas ao mesmo tempo tem a Força Sindical que apóia o Alckmin e etc. Este é um momento de muita complicação pra você formar uma agenda conjunta pra um departamento como o DIEESE, não é fácil, porque as pessoas estão polarizadas numa determinada direção. Então, é um desafio muito grande, né? E talvez a gente vá perdendo velocidade nesse período, né? Do ponto de vista de suas estratégias, né? Como você tem novas agendas, de sustentabilidade, por exemplo, como do ponto de vista do ambiente, do meio ambiente, do trabalho – que é uma agenda antiga – do trabalho da mulher, do trabalho do... Toda essa agenda já é uma agenda bastante antiga, mas que ela vem se mexendo. Eu acho que a questão das desigualdades precisa estar mais no DIEESE, acho, do movimento sindical.

P/1 – Do movimento.

R/1 – Elas precisam estar mais no DIEESE. Pois é, e essa agenda, eu acho que a agenda... Existe essa discussão sobre sustentabilidade, muito interessante, porque tem um grupo que está discutindo isso em nível internacional e tudo, nível global. A GV [Fundação Getúlio Vargas] tem uma discussão muito importante, inclusive – o lucro que... – o discurso de sustentabilidade, né? Mas discurso de sustentabilidade do ponto de vista econômico, social e ambiental, né? Com um tripé, né? Que chama de Three Bottom Line que são o tripé da sustentabilidade, né? Que é a sustentabilidade social, a econômica e a sustentabilidade ambiental. Como essa é uma agenda geral do conjunto da sociedade, o DIEESE, ele respira com agenda também. Portanto, ele se movimenta com ela também, né? Mas ele faz isso em cima da estratégia do movimento, né? É uma coisa que o movimento... Embora é interessante ver o seguinte. O DIEESE é muito importante pro movimento sindical, muito importante, ele é fundamental, né? Ao mesmo tempo, o movimento sindical parece que acha que o DIEESE sobrevive sozinho. Então, se você fala em sustentabilidade desse departamento, né? Você vê muita fragilidade na percepção do movimento. Os anos que eu passei aqui, as crises do DIEESE são cíclicas, mas elas vêm, né? Elas sempre aparecem. A crise, crise, crise. E a percepção do corpo funcional do DIEESE, em todos os níveis. Desde as pessoas que trabalham com as atividades mais simples, até as pessoas de um nível técnico mais elaborado, né? Ela é muito importante, né? Essa é uma percepção de uma profundidade, do ponto de vista ideológico. Porque é isso que sustenta, né? Que é a visão de mundo. E isso tem mantido, tem mantido o DIEESE. Porque o movimento, ele não dá ao DIEESE a prioridade, que deveria dar. Pela importância que ele não sabe que o DIEESE tem. É uma contradição, é uma coisa interessante, né? E ele só consegue fazer, o DIEESE só consegue sustentar porque ele tem em si mesmo, né? Ele tem uma cultura ideológica muito firme pra se manter. Se não ele já teria ruído, né? Que não foi construída só pelo movimento. Foi construída internamente. Isso é muito importante. Muito importante. A percepção é que se ele não... Se um dia o movimento sindical disser assim: "Bom, eu não quero o DIEESE". Ele não tem como acabar com o DIEESE, na minha percepção. Porque o DIEESE vai conseguir ter vida própria. É verdade.

P/1 – É. Está caminhando pra isso, né?

R/1 – Eu acho. O DIEESE consegue ter vida própria. E com o seu posicionamento ideológico já construído no movimento. Eu acho que isso não vai acontecer, que o movimento não fará isso, né? Mas, se isso ocorresse, o DIEESE sobreviveria. Porque ele tem força suficiente pra isso. Tem internamente e tem muito aliado externo. Tem muito. Um conjunto de alianças históricas, né? Então, na verdade, ele, pode-se dizer, o pessoal do movimento sindical pode achar que não, mas pra ser o que é hoje, ele não precisa do movimento sindical. Agora, claro que do ponto de vista da luta política com a sociedade, essa junção é uma junção de uma felicidade enorme, né?

P/1 – Um casamento.

R/1 – Mas, é uma coisa que está muito imbricada. Porque se por um lado confunde com o movimento, internamente. Por outro lado, ele dialoga com a sociedade sem a percepção da existência dessa junção, né? Então, é uma construção de que historicamente é importante ser analisada, né?

P/1 – Então, e o quê que você acha desse projeto da gente estar fazendo essa história do DIEESE, estar fazendo essa história agora?

R/1 – Acho muito bom, acho...

P/1 – O quê que você acha de estar participando disso?

R/1 – Ah, eu, bom, eu tenho o prazer de estar participando, de ter participado desse, nesse período. Acho que talvez pudesse ter dado mais trabalho em função do DIEESE. Mas, todo o movimento é muito difícil. Eu mesmo não consegui. Mas, a minha experiência no DIEESE foi muito importante. Até pra compreensão de como é que essa coisa funciona, e como é que é você lidar com outras percepções de ordem política, ideológica e discussão dentro da sociedade com você. E ao mesmo tempo, aprender que é possível você equilibrar. É possível ter equilíbrio nisso. Então, foi muito importante durante esse período.

R/1 – E participar desse projeto de memória, o quê que você achou de ter dado o depoimento aqui, pra gente?

R/1 – Ah, achei que foi uma oportunidade. Foi ótimo, foi ótimo, foi ótimo. Depois, não sei, talvez isso aí vá virar alguma coisa que possa ter um resumo. Muita gente, muita gente participou dessa construção. Tem participado, né? Então, isso, eu acho que a história vai ser contada em muitos momentos, né? E o movimento precisa disso, né? O movimento precisa disso. Precisa refletir sobre as coisas que deram certo, as coisas que funcionam e como... Porque o DIEESE mostra o seguinte: quando funciona e quando não funciona direito, né? Embora você mantenha o eixo, tem hora que você está funcionando bem, tem hora que perde velocidade, né? Tem hora que a agenda está muito colada e tem hora que você tem que dizer: “Pô, preciso transformar”. É aquela coisa que a gente falou lá no DIEESE, ele não é um ente passivo, do ponto de vista de lidar com a sociedade, ele é muito ativo. Mas, ele tem uma dependência. Então, você tem esse equilíbrio, né? Acho que é ótimo, estão de parabéns, super iniciativa.

P/1 – Está bom, obrigada, Lavorato. É isso, então.

P/2 – Valeu.